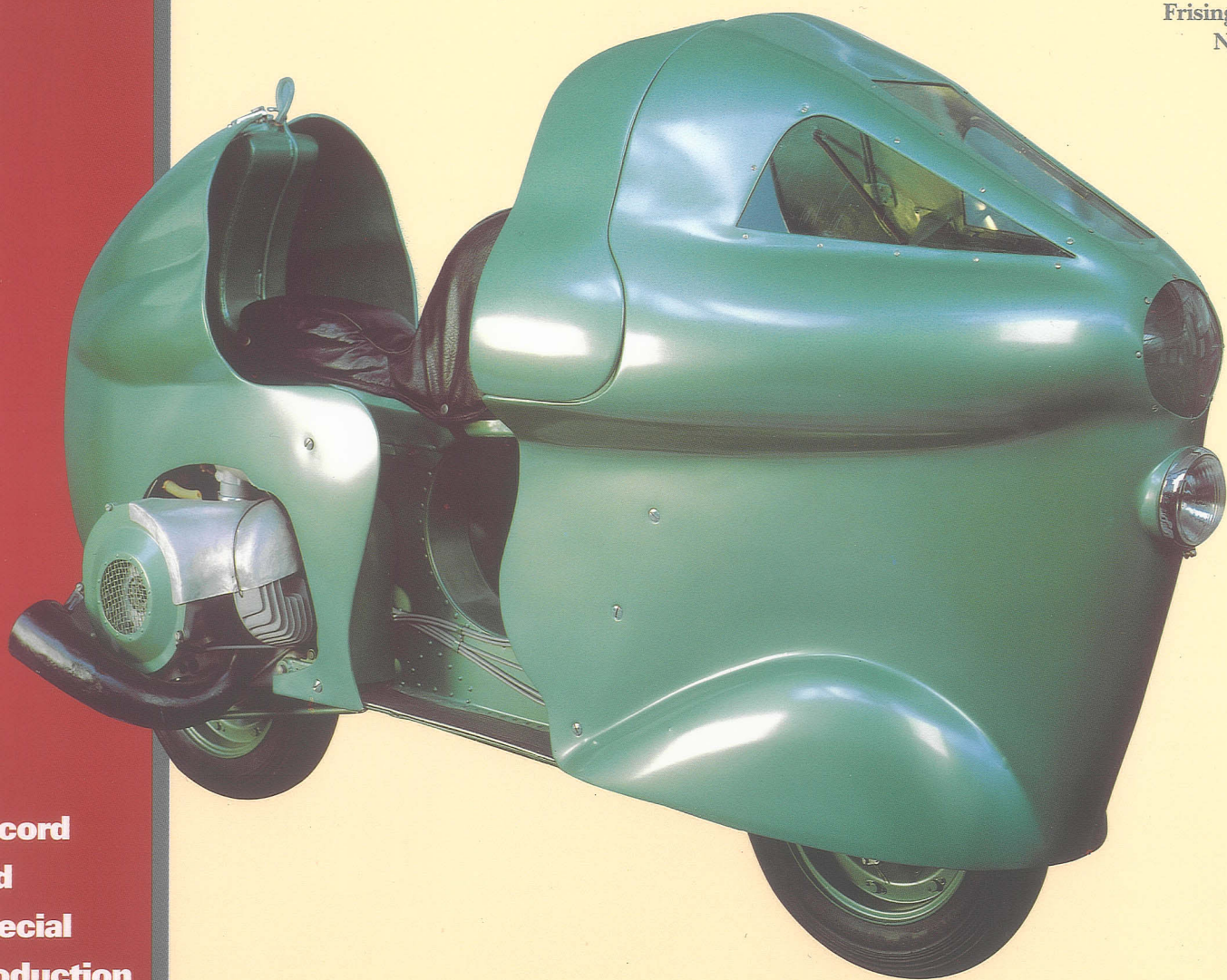
4
Vespa
TECNICA
Leardi
Frisinghelli
Notari
CLD
Record
and
Special
Production

TECNICA

TECNICA

CLD, Leardi, Frisinghelli, Notari.

4

Record and Special Production

Indice

Prefazione

Era doveroso proseguire il programma di Vespa Tecnica e porsi il problema di ricercare gli aspetti tecnici che il "progetto Vespa" ha portato con sé dalle prime esperienze, l'idea di D'Ascanio e l'intuizione di Piaggio.
Far conoscere tanti modelli inediti prodotti per diverse utilizzazioni che nel tempo hanno contribuito a far conoscere e apprezzare, negli ormai 55 anni di vita di Vespa, questo veicolo che ha segnato il XX secolo come uno dei prodotti industriali, la cui intuizione di tecnica scooterisca è stata vincente e ancora unica e duratura nel tempo.

La Collana di Vespa Tecnica è giunta al quarto appuntamento.
Prosegue l'idea di CLD e degli autori, Roberto Leardi, Presidente del Vespa Club d'Italia, Luigi Frisinghelli, Conservatore del Registro Storico Vespa e Giorgio Notari, restauratore dei veicoli esposti nel Museo Piaggio, per soddisfare le esigeze dei collezionisti e di tutti gli appassionati di Vespa.
Illustra le caratteristiche della Vespa, dei modelli e derivati che rappresentano una memoria storica eccezionale di chi conosce il mondo Vespa e fornirà per gli appassionati un valido aiuto per superare gli innumerevoli imprevisti a cui va incontro chiunque si appresti a restaurare una Vespa.
Vespa Tecnica "Record and Special Production" riporta tutti i dati disponibili e ricercati per i modelli prodotti in quegli anni, ormai oggetti unici o museali.
Con questo volume continua l'avventura di Vespa Tecnica dedicata al mondo Vespa in tutti i suoi aspetti, un'avventura che certamente non si fermerà qui... come la Vespa!

Roberto Leardi
Luigi Frisinghelli
Giorgio Notari

I record e le competizioni

Nell'immediato dopoguerra, dopo la nascita della Vespa, nelle imprese sportive vi è una sfrenata voglia di riprendere un'attività che negli anni '20 e '30 si è notevolmente sviluppata soprattutto nel settore del motorismo. All'epoca l'attività sportiva è giovane perché l'auto è nata all'inizio del secolo e dal 1920 al 1930 è stato il periodo in cui le imprese e le corse sono strettamente collegate alla produzione delle case di auto e moto.

Dopo la guerra il ritorno alla normalità coincide con l'inizio di una produzione moderna caratterizzata da nuove concezioni e dall'idea di scooter che ha riscosso subito un notevole successo.

La diffusione della Vespa nel 1946 in tutto il territorio nazionale e la nascita dei primi circuiti cittadini sono stati per il motociclismo un fatto solo.

In ogni città nascono spontaneamente circuiti classici oppure circuiti inventati dai primi organizzatori a cui Vespa partecipa insieme alle altre moto.

Piaggio ha subito l'intuizione giusta: appoggiandosi alla rete dei concessionari e ai piloti di zona, fa partecipare i suoi scooter alle più importanti competizioni in tutt'Italia. In seguito la classe scooter, con l'avvento anche di altre marche come l'Innocenti e la Mv, è stata la categoria più combattuta e numerosa.

Alle prime Vespa 98 sono state elaborate così alcune modifiche, dalle più semplici, a modifiche più appariscenti come lo scudo più profilato e avvolgente in modo da poter fare minor resistenza all'aria, oppure l'aumento della cilindrata a 125. Importante è stato far capire che anche con le ruote piccole delle Vespa si possono raggiungere buoni risultati.

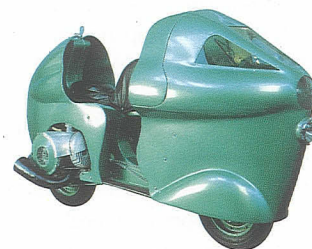
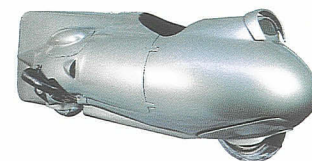
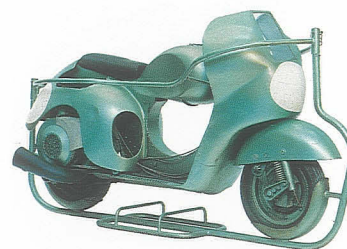
A poco a poco Piaggio, e in particolar modo la sezione diretta dall'Ing. D'Ascanio, comincia a realizzare Vespa da corsa per partecipare ufficialmente a competizioni di velocità, raggiungendo obiettivi di tutto rilievo, grazie anche ai piloti che le portano in gara nei vari circuiti di quegli anni.

Bisogna imporsi su un altro fronte, quello dei record, allora di grande impatto sugli appassionati.

I primi record si raggiungono con la Vespa che prende il nome della stessa pista (Montlery) dove ha conquistato contemporaneamente 17 record del mondo. L'anno dopo un mezzo, costruito appositamente, la Vespa Siluro con motore a pistoni contrapposti da 125 cc, con le sue ruote basse, raggiunge il record di velocità sull'autostrada Roma/Ostia alla velocità di oltre 171 km/h, con il pilota Dino Mazzoncini.

La Vespa conquista il campionato del mondo fuoristrada rappresentato dalla famosa "Sei Giorni Internazionale di Regolarità" vincendo l'edizione svolta in Italia a San Pellegrino con prova finale di velocità a Monza.

Le Vespa da competizione, che oggi chiameremo derivate dalla serie, di fatto sono mezzi che vanno oltre il 60 % delle loro normali prestazioni.

La Vespa Sei Giorni ha vinto l'edizione del 1951, alla quale Piaggio partecipa ufficialmente con una squadra composta da 10 piloti. Nonostante il pronostico negativo dei grandi esperti motociclisti che le hanno dato ferme subito dopo il 1° giorno, le Vespa hanno conquistato ben 9 medaglie d'oro: un grande successo per l'industria Piaggio.

Vespa Montlery

Vespa Siluro

Vespa Circuito

La Vespa nel mondo

Non sappiano con certezza matematica in quanti paesi e nazioni è presente Vespa ma certamente rimane il prodotto che ha segnato la storia di oltre mezzo secolo. Nelle località più impensate si trova Vespa, sinonimo di scooter e di italianità.
Già alla fine degli anni '40, sia la Vespa 98 che la 125 viene presentata al circolo del golf a Roma, ai comandi americani, nel dopoguerra è presente ai primi saloni in Svizzera ed in Europa, senza dimenticare il raid Italia/Svizzera a cui ha partecipato lo stesso D'Ascanio e molti tecnici .
Questo lascia presagire come il successo di Vespa sia stato previsto. Questi messaggi oggi li chiameremo promozionali fatti per espandere in tutto il mondo questo nuovo scooter moderno, nonostante la concorrenza europea sia stata numerosa con altre case ex aeronautiche, automobilistiche e grandi gruppi specialmente in Francia e Germania.
Questo impegno si riflette subito in un accordo di costruzione su licenza, le famose licenziatarie: la Hoffman, a cui si sostituisce successivamente la Messerschmitt, in Germania e la Douglas in Inghilterra, le consociate Motovespa in Spagna e A.C.M.A. in Francia ed uno stabilimento di montaggio in Belgio, senza contare le zone dove vige la lingua inglese, francese e spagnolo, ad esempio le colonie o ex colonie. È da ricordare, inoltre un accordo con Sears & Robuk Co. per il mercato statunitense degli Usa.
La Vespa incomincia il suo viaggio nel mondo conquistando ben presto il mercato globale.
Ricordiamo che in quegli anni, 1951/52, c'è un modello unico di Vespa 125 e risale proprio a quegli anni il film Vacanze Romane di produzione americana, che fa il giro del mondo. Allora la produzione cinematografica è l'unica forma di immagine e contribuisce così all'affermazione di Vespa sia in Italia che all'estero.
Un discorso a parte merita la costruzione della Vespa 400 presso l'A.C.M.A. in Francia. Questa Vespa a quattro ruote è stata in produzione per diversi anni; sarà una macchina utilitaria alla pari delle tante sorte in Europa in quel periodo. Vicino alle realtà industriali si vanno formano tanti Vespa/Servizio o Vespa Service.
Anche questa presenza è capillare e aiuta il vespista che intanto inizia a utilizzare la Vespa per muoversi sempre di più per il lavoro e lo svago.

Vespa 98 del 1946

Vespa ET3 Primavera

1945: MP6

È il prototipo realizzato nel Reparto Esperienze di Biella in poco più di tre mesi da D'Ascanio, dopo il "sì" al progetto datogli da Enrico Piaggio.

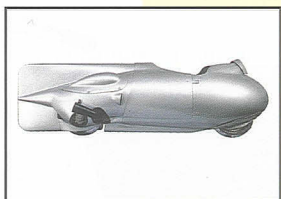
1949: Vespa da Circuito

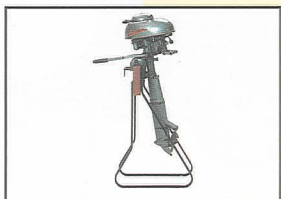
Oltre ad imporsi come mezzo di locomozione, l'evoluzione porta Vespa elaborate derivate dalla serie, sui circuiti cittadini e autodromi di allora.

1950: Montlery

È tempo di record: in quegli anni le maggiori industrie tentono la via dei record per affermare i loro scooter. La Piaggio con questa Vespa da record sul circuito di Montlery conquista numerosi primati.

1951: Vespa Sport (Sei Giorni)

Realizzato per disputare la Seigiorni Internazionale, da cui prende il nome, questo veicolo si affermerà e diventerà un mito che ancora oggi resiste.

1951: Siluro

Sulla Roma-Ostia questo veicolo da record, che conserva le ruote della Vespa, raggiunge con il pilota Mazzoncini i nuovi record di velocità sul chilometro lanciato a oltre 170 Km/h.

1952: Moscone

Il Moscone, detto anche "la Vespa del mare", esordisce all'Idroscalo di Milano ed è una prova della diversificazione della produzione Piaggio anche nella nautica.

Record and Special Production: le tappe delle Vespa da record, da corsa e speciali

1954: Hoffman Koningin, "la regina"
La Vespa costruita su licenza in Germania raggiungerà il top con questo modello e sarà utilizzata allora anche dalla polizia tedesca.

1955: Messerschmitt GS 150
La versione tedesca del mitico "Giesse" nasce su licenza in Germania. Anche nei paesi del nord Europa rimane la Vespa sportiva nel cuore di molti ed oggi ambita dai collezionisti.

1956: T.A.P.
Da una commessa dell'Armeé Française nasce questa Vespa detta "la militare", unica nel suo genere che stupisce sempre per il suo aspetto.

1957: Vespa 400
Non tutti sanno che esiste una Vespa a quattro ruote, la cui costruzione è avvenuta in Francia: un altro esempio di un progetto di diversificazione della Piaggio, che affermatasi con la Vespa ha tentato il salto nel mondo automobilistico.

1965: Vespa 50 a pedali
Vespa realizzata per il mercato francese. La legislazione vigente in Francia prevedeva che per omologare un ciclomotore questo doveva montare i pedali, quindi per questo mercato è stata realizzata una Vespa con l'aggiunta dei pedali che le hanno dato un tono curioso.

1965: Vespa 50 SS
È la sorella più piccola della Vespa 90 SS. È stata prodotta per l'esportazione. Data la potenza erogata, in Italia ha potuto essere commercializzata come ciclomotore.

Si apre il mercato mondiale

Il "Vespizzatevi" comincia ad essere conosciuto nei cinque continenti anche in estremo oriente, in Giappone.
Per oltre un decennio sono milioni le Vespa prodotte anche in altre nazioni, magari montate in maniera diversa, perché non dobbiamo dimenticare che in ogni paese ci sono dei codici particolari, specie per quanto riguarda le caratteristiche tecniche.
Partendo da queste considerazioni in questo volume abbiamo proprio i modelli Vespa di licenziatarie o montate all'estero o prodotte negli stabilimenti Piaggio di Pontedera per l'estero. Un viaggio quindi che ci accompagnerà tra tutti i veicoli speciali da competizione, costruiti su licenza con le varie tecniche per poter essere adattate ai paesi e alle nazioni dove dovranno circolare.

des usines

(Vue aérienne de l'Usine de Fourchambault - Nièvre)

La Vespa est une industrie européenne. Dans six pays : France, Italie, Allemagne, Angleterre, Espagne, Belgique, d'importants centres de production, des milliers d'ouvriers, des centaines d'ingénieurs, de techniciens, d'essayeurs, poursuivent sans relâche la production et le perfectionnement du scooter le plus diffusé dans le monde.
Pour la France seule, sur 100.000 mètres carrés d'usines, 2.000 ouvriers et techniciens servis par plus de 400 machines-outils ultra-modernes sortent 280 VESPA par jour.

UNE TELLE PUISSANCE INDUSTRIELLE EST GARANTE D'UNE SUPÉRIORITÉ TECHNIQUE AU MEILLEUR PRIX

PROTOTIPI

1945

MP5 (Paperino)

1945

Nel corso della seconda guerra mondiale, la Piaggio è fortemente impegnata nella produzione di aerei. Dopo la guerra è stata evidente la necessità di prevedere una conversione della produzione verso oggetti, per la popolazione civile, da produrre in grande quantità. Sostenitore convinto della opportunità di inserirsi nel mercato dei mezzi di trasporto popolare è lo stesso Enrico Piaggio, il quale ha dato incarico al suo staff tecnico di studiare un due ruote economico e pratico. I primi studi e realizzazioni sono portati avanti a Biella ove, durante il periodo bellico, sono stati decentrati alcuni reparti e gli uffici tecnici. Il Paperino è il risultato di questa prima fase, evidentemente ispirato a varie realizzazioni dell'anteguerra, sia italiane che americane, di veicoli a due ruote piccole e con parvenza di carrozzeria. La struttura del Paperino ricorda quella di altre realizzazioni ed è caratterizzato da una carrozzeria, con conseguente necessità di scavalcare il mezzo per

MP5 (Paperino)

salire in sella, cosa non gradita dalle signore in gonna e da tanti signori poco agili: questa caratteristica è stata certo determinante della bocciatura di questo progetto in favore della ricerca di una maggiore accessibilità. Finisce così il Paperino che, progettato dagli ingegneri Vittorio Casini e Renzo Spoldi, ha come denominazione interna "progetto MP5".

Il progetto non piace!

Il compito di concretizzare i propositi di Enrico Piaggio passa all'ingegner Corradino d'Ascanio che si impegna nel "progetto MP6": così nasce la Vespa!

Il Paperino qui fotografato è uno dei pochi esemplari rimasti, attualmente conservato presso il Museo Piaggio. La parte ciclistica, ben definita, è costituita da una scocca monolitica in lamiera stampata con applicato un ampio paragambe e lunghe pedane ricoperte da tappetini in gomma. Nella parte posteriore del dorso, a partire dalla sella, vi è una protube-

1945

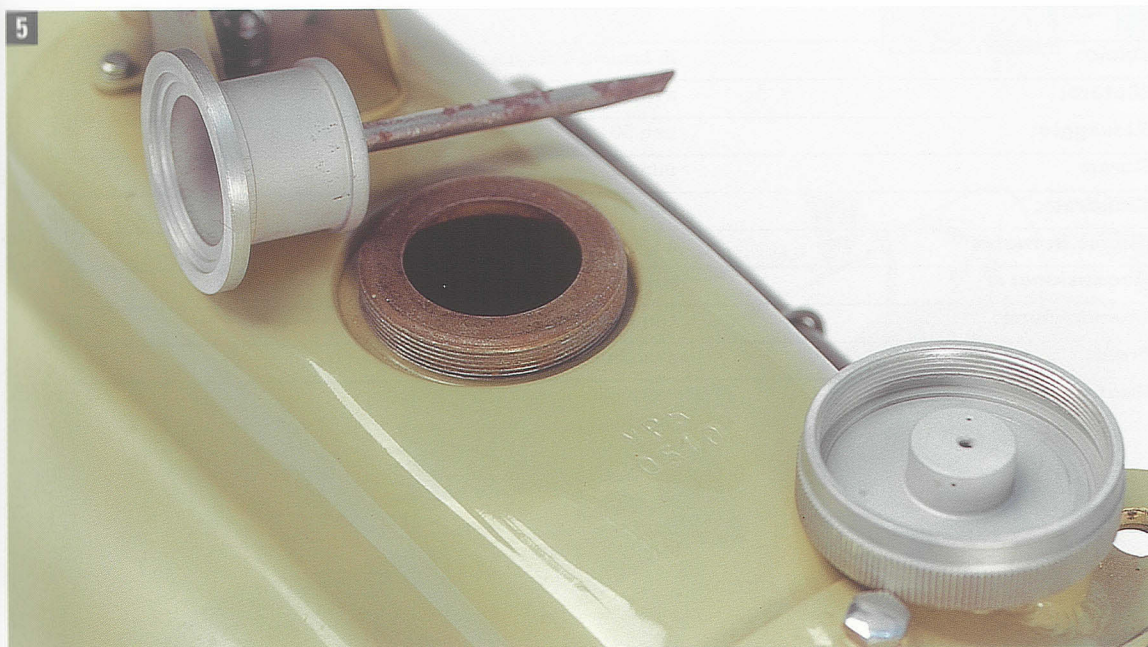
ranza che scende fino all'estremità di coda e che contribuisce a rendere il veicolo particolare. Non vi è sospensione elastica posteriore.
Il parafango anteriore di grandi dimensioni fa da struttura portante alla sospensione, costituita da 2 astucci tubolari che contengono le molle che rendono elastico il veicolo.

Su questo veicolo sono stati utilizzati 2 sistemi di trasmissione finale: una tradizionale a catena e una a cardano. La versione con trasmissione a catena ha un cambio ad ingranaggi a 2 velocità, mentre per la versione cardanica c'è un cambio automatico a velocità periferica.
Per quei tempi quest'ultima soluzione è all'avanguardia, ciò denota come la Piaggio sia stata molto avanzata tecnologicamente.
Il motore di cilindrata 98 cc è costruito, come tutto il resto, da Piaggio.

1 Commutatore luci e sportellino di accesso alla candela.

2 Feritoia per l'ingresso dell'aria.

3 Vista della sella aperta.

4 Sportellino per accedere al comando dell'aria e al motore.

5 Particolare del misurino per fare la miscela e asta graduata per controllo quantità miscela.

1945 MP5 (Paperino)

Caratteristiche

Telaio:	in lamiera d'acciaio portante
Motore:	a due tempi
Alesaggio:	mm 50
Corsa:	mm 50
Cilindrata:	cm^3 98
Messa in moto:	a spinta
Accensione:	a volano magnete
Illuminazione:	con bobine interne
Freni:	a tamburo
Ruote:	scomponibili

Colore:
Beige
Codice Max Meyer:
15006

1945

MP6 (Vespa)

1945

Nel 1945 il "progetto MP6" trova la sua definizione sia funzionale che estetica: le soluzioni adottate per i vari componenti e per l'insieme del veicolo, poco hanno di motociclistico in senso classico. L'aspetto più insolito è il fatto che tutte le parti meccaniche sono racchiuse nella scocca. Il gruppo motore/cambio è un bell'esempio di razionalità e compattezza, con numero di parti ridotto al minimo e dimensionato senza economia, tanto che la sua robustezza e longevità è rimasta proverbiale, come, d'altra parte quella di tutte le Vespa.

Il motore vero e proprio è un due tempi orizzontale con alettatura del cilindro e testa disposta radialmente; le misure di corsa ed alesaggio sono 50 x 50 mm pari ad una cilindrata di 98 cc che, alimentato con miscela al 6%, dà circa 3,2 CV al regime di 4.500 giri/min.

L'ammissione è sul cilindro con pistone a deflettore ed un unico travaso. L'accensione è con volano

magnete - realizzato dalla stessa Piaggio - che incorpora anche 2 bobine a bassa tensione per fornire corrente all'impianto di illuminazione e al clacson, posto sotto la sella.

Il carburatore da 16 mm, sprovvisto di filtro dell'aria, trova posto in un apposito vano all'interno della scocca a cui si accede tramite apposito sportellino. Il raffreddamento è assicurato dalla corrente d'aria che investe testa e cilindro entrando ed uscendo dal cofano motore attraverso apposite feritoie. Durante il periodo di prove e collaudo, per migliorare il raffreddamento, è stato praticato un foro di grande diametro sul lato destro dello scudo; ma in pratica anche questa soluzione non risolve il problema del surriscaldamento, particolarmente in salita e a bassa velocità, la temperatura sale in modo eccessivo. Questo è il motivo per cui si è subito ricorsi al raffreddamento forzato con ventola montata sul volano, eliminando le feritoie del cofano motore.

1945

Il cambio è un tre rapporti con ingranaggi sempre in presa e la selezione delle marce avviene con lo spostamento di una crociera all'interno dell'albero secondario, spostamento che viene comandato per rotazione della manopola sinistra del manubrio, la quale si collega al motore tramite una sequenza di aste rigide e snodi.

Pensando ad un uso anche da un'utenza non motociclistica e femminile, il cambio della marcia può avvenire senza "tirare" la leva della frizione. L'MP6, in quanto prototipo, è realizzato completamente a mano dai famosi lattonieri del Reparto Esperienze.

Sul lato destro del veicolo il motore è coperto da un cofano, per armonizzare il design sul lato sinistro è stato realizzato un cofano simile all'altro con funzione di sacca porta attrezzi. L'avantreno di derivazione areonautica, è composto da un unico tubo di sterzo con ruota spinta e sospensione a braccetto oscillante con 2 molle piatte a spirale. Al retrotreno non c'è

1 Sportello accesso vano porta oggetti.

2 Sella e clacson.

3 Tappo serbatoio.

4 Feritoie di raffreddamento per il motore e sportellino vano carburatore.

sospensione. Il gruppo motore/ruota è collegato alla scocca da un grosso braccio in ferro. La frenatura è assicurata da due freni a tamburo, l'anteriore comandato dalla leva destra del manubrio e quello posteriore da pedale sul lato sinistro.
Le ruote sono fissate con 4 bulloni (tipo automobilistico) e intercambiabili tra loro.
I cerchi sono del tipo scomponibile per facilitare gli interventi sul pneumatico.
L'idea geniale di D'Ascanio è riscontrabile in tre caratteristiche base: telaio portante del tipo aeronautico con gli organi meccanici completamente coperti per consentire di utilizzare il mezzo senza sporcarsi, aperto nella parte centrale per agevolare l'accesso al posto di guida; comoda posizione di guida come su una poltrona adatta anche alle gonne; ruote intercambiabili tra di loro.

5 Leva del freno posteriore.

6 Silenziatore.

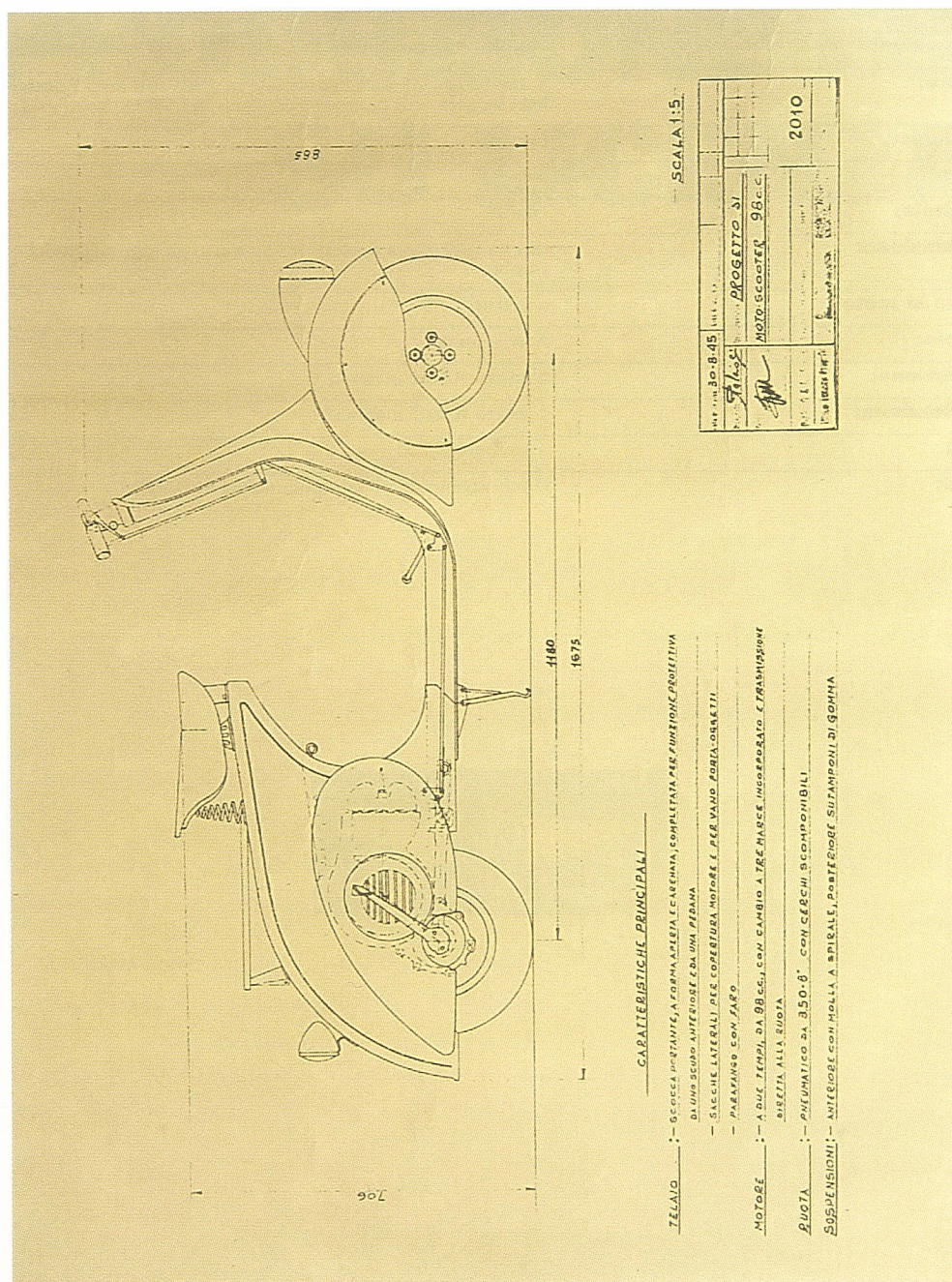
7 Commutatore luci.

8 Primo emblema derivato da quello aeronautico.

1945

9 Selettore del cambio esterno, usato solo su questo modello.

Ing. Corradino D'Ascanio dietro la sua scrivania.

Disegno tecnico del prototipo.

1945
MP6
(Vespa)

Caratteristiche

Telaio:	carrozzeria portante in lamiera d'acciaio a forma aperta e carenata
Sospensioni:	elastica, con molle di acciaio a spirale per la ruota anteriore
Motore:	a due tempi, cilindro orizzontale in ghisa con testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 50
Corsa:	mm 50
Cilindrata:	cm^3 98
Trasmissione:	diretta sulla ruota posteriore attraverso gli ingranaggi del cambio
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a tre velocità
Accensione:	a mezzo volano magnete
Illuminazione:	a mezzo volano magnete
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici da 3,50"x8"

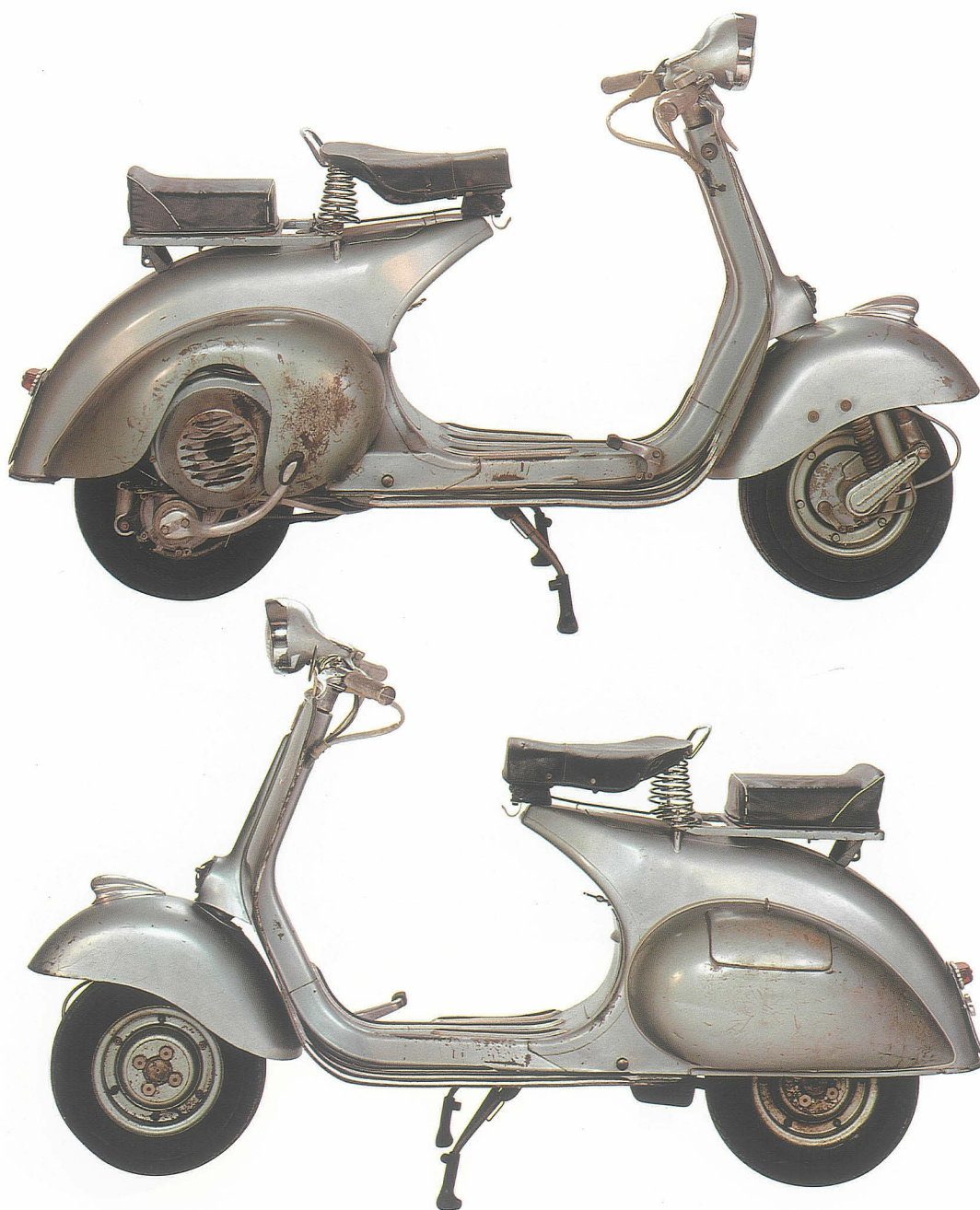
Colore:
Grigio scuro

PRODUZIONE ESTERA SU LICENZA

1953 Francia

A.C.M.A. 125

1953

Nei primi anni cinquanta lo sviluppo e l'affermazione della Vespa fa sì che la Piaggio costituisca una società in Francia con relativo insediamento industriale per la produzione delle Vespa per il mercato francese. La società sarà l'A.C.M.A. La sede sarà posta a Fourchamboult e rimarrà un insediamento industriale di notevole rilevanza per la regione anche dal punto di vista occupazionale, in quanto la produzione sarà intensa e costante per tutti gli anni di vita della società anche per la diffusione che la Vespa ottiene in Francia sia per il numero di Vespa prodotte, sia per la notorietà. Anche qui, come in Italia, la Vespa diventa personaggio in molti film francesi dell'epoca. Singolare sarà un manifesto del cantante francese Gilbert Becou in piedi su una Vespa Acma che fa il giro del mondo. Importante è anche il movimento vespistico che si forma intorno a Vespa con il Vespa Club e l'uso della Vespa in gare di regolarità e durata, come il mitico "Boul d'or" e diverse

imprese come quella di Monnaret che ha attraversato la Manica con una Vespa equipaggiata di galleggianti, oppure il racconto di un viaggio in Africa di due coniugi che poi darà vita ad un libro "Ma Vespa, ma femme et moi".

Lo stabilimento è dotato anche di una pista di prova per i veicoli. Inizia la produzione della "Vespa francese" che sarà chiamata A.C.M.A. dalla ragione sociale della consociata Piaggio.

La Vespa rispecchia le caratteristiche del modello italiano 125 del 1952 adattandola però alla legislazione vigente in Francia per i veicoli a due ruote.

Sono proprio queste particolarità che la differenziano dalla produzione italiana: alcune volte in maniera estetica e quindi nel telaio e alcune volte nei particolari meccanici, motore, componentistica e impianto elettrico.

La peculiarità è data proprio da un faro diverso posto sul manubrio, che

1953

è differente dalla Vespa U del 1953 e dalla Vespa 150 del 1955/1956 di produzione italiana. Il faro monta una ghiera cromata a fascia molto larga e un gruppo ottico con la caratteristica lampada gialla delle vetture francesi. La caratteristica unica di questo fanale è quella che può essere registrato.

L'impianto elettrico è adeguato alla normativa francese e diverso è il commutatore luci e il fanalino posteriore. Il clacson è di colore nero, il fregio posto sul parafango al posto del faro è in alluminio, di generose dimensioni con guarnizione in gomma. Il fanalino posteriore è rettangolare.

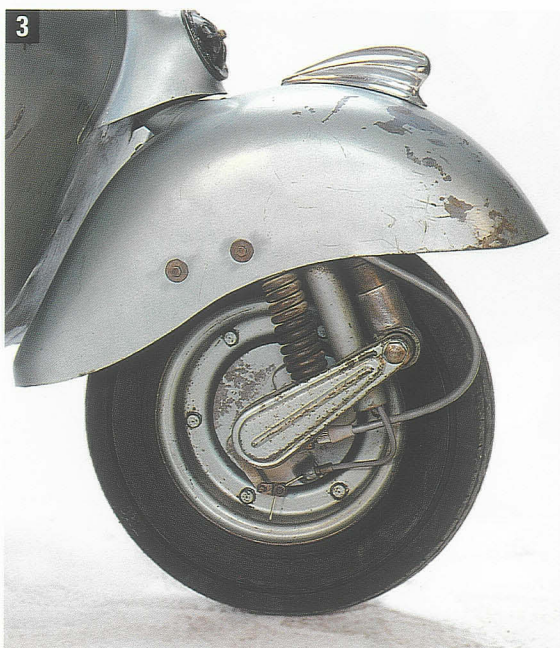
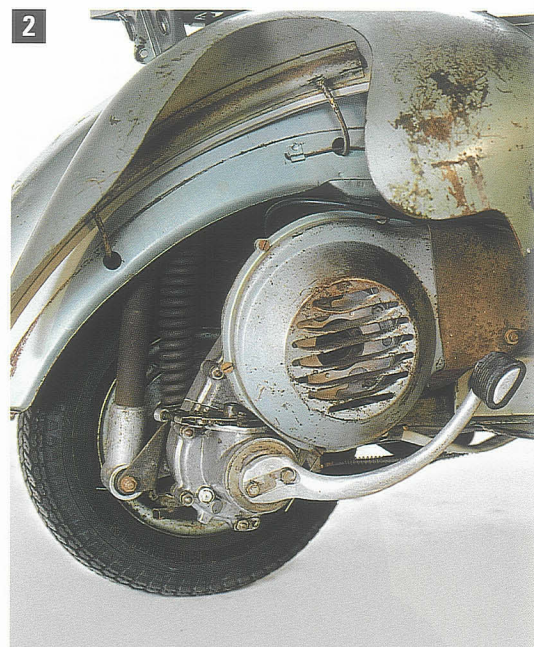
Il cofano motore ha l'apertura per la griglia di raffreddamento scoperta come il corrispondente modello italiano 1951/1952. Il marchio Piaggio dello scudetto si differenzia da quello del mercato italiano per la sostituzione della scritta Genova con quella A.C.M.A. Paris.

I carter del motore hanno nella

1 Sportellino del carburatore (Gurtner).

2 Vista del motore.

3 Cresta.

4 Vista della placchetta del modello e numero telaio.

fusione il logo Vespa a rilievo.
Il carburatore è un Gurtner per tutti i modelli prodotti in Francia.
Le caratteristiche tecniche sono quelle della Vespa corrispondente italiana.

5 Particolare del manubrio, del fanale e dei comandi.

1953
A.C.M.A.
125

Caratteristiche

Telaio:	a struttura portante in lamiera stampata
Sospensioni:	Sospensioni anteriori e posteriori a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi
Alesaggio:	mm 54
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 123,7
Rapporto di compressione:	6,5
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a 3 marce
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio.
Accensione:	a volano magnete tipo Piaggio
Freni:	a tamburi
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici das 3,50x8"

Colore:
Verde metallizzato

1957 Francia

Vespa 400

1957

A metà degli ani Cinquanta tutte le industrie europee pensano ad orientare la produzione verso le microvetture.

Anche la Piaggio crede in questo futuro creando una "Vespa a quattro ruote". Quando il prototipo della nuova piccola automobile diventa realtà, viene tuttavia deciso che la costruzione e la vendita sarebbero avvenute in Francia, attraverso l'ACMA, la filiale francese della Piaggio.

In Francia, nonostante la concorrenza della Citroen 2CV e della Renault, la piccola "Vespa 400" ha incontrato un discreto successo commerciale tanto che ne sono state vendute circa 34.000 tra la fine del 1957 e il 1961. Circa 100 entrano in Italia. Sono destinate, parte ai concessionari e parte alla Piaggio a disposizione dell'azienda.

Il motore, un bicilindrico a distribuzione rotante raffreddato ad aria, a due tempi, è di cilindrata di 393 cm^3. Cambio a 3 velocità più retromarcia,

frizione monodisco a secco. Al volante si sta piuttosto comodi e lo spazio a disposizione è più che sufficiente. Il tunnel di trasmissione è molto ridotto in quanto il motore e trasmissione sono posteriori. Il tunnel è ispezionabile e tutti i comandi passano in esso compreso l'impianto di riscaldamento. Oltre alla leva del cambio a cloche, sul tunnel si trova il gruppo freno a mano, leva dello starter e leva dell'avviamento. Scatola dello sterzo a cremagliera autocentrante, le ruote sono tutte e 4 indipendenti. La batteria è nella parte anteriore, è contenuta in un cassetto estraibile mascherato da una falsa calandra. Nonostante che la macchina sia di piccole dimensioni, i 2 posti sono comodi e confortevoli, i sedili sono registrabili. Il cruscotto è di piccole dimensioni ma completo e comprende il tachimetro contachilometri, le spie di carica della dinamo e riserva del carburante, luci e spie frecce. Tre sono stati i modelli prodotti. Un modello Semplice costruito in pochissimi

1957

esemplari. Si distingue per avere un contachilometri semplice e rotondo del tipo motociclistico. La miscela viene fatta manualmente con un misurino dell'olio incorporato nel tappo serbatoio. Nella serie Normale, a parte l'interno sempre spartano, viene applicato un dosatore olio meccanico nel vano motore lato destro che serve a pompare l'olio nel serbatoio in base ai litri di benzina che vengono introdotti nel serbatoio stesso. Nel 1958 nasce una versione Lusso che si distingue per i paraurti di nuovo disegno aderenti alla carrozzeria con guarnizioni in plastica, indicatori di direzione posti sui parafanghi anteriori e la tappezzeria interna ha il colore coordinato a quello del veicolo, parte è in tessuto e parte in similpelle. Le portiere sono imbottite nella stessa tonalità e hanno delle tasche all'interno.
Mentre nelle serie economiche i vetri delle portiere hanno solo i deflettori mobili, nella versione lusso, anche i vetri sono scorrevoli e si possono

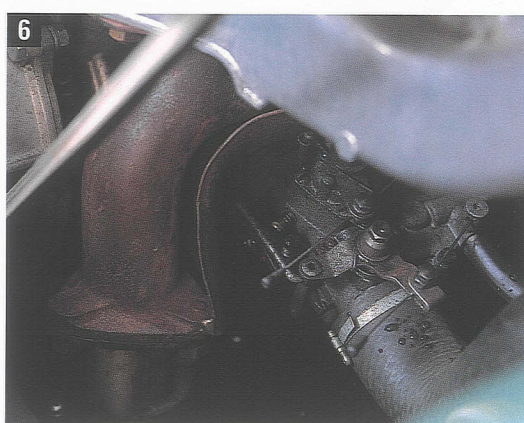
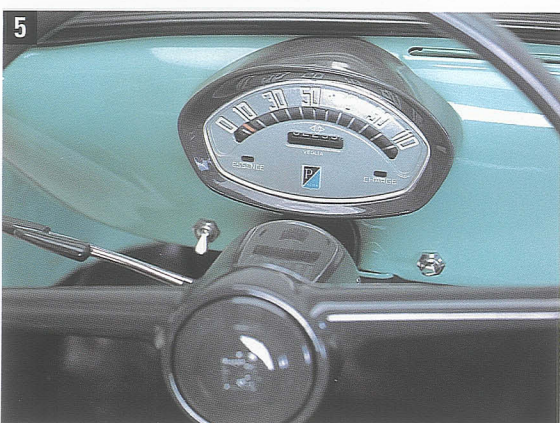
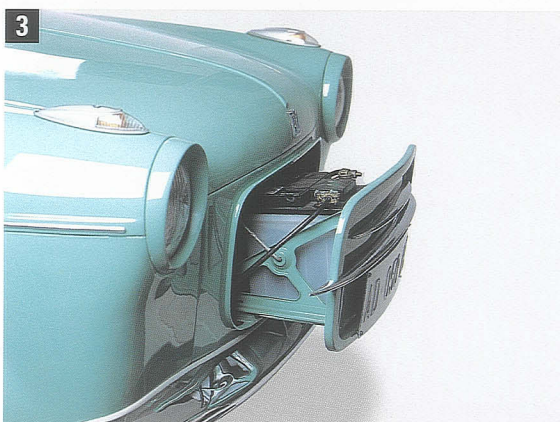
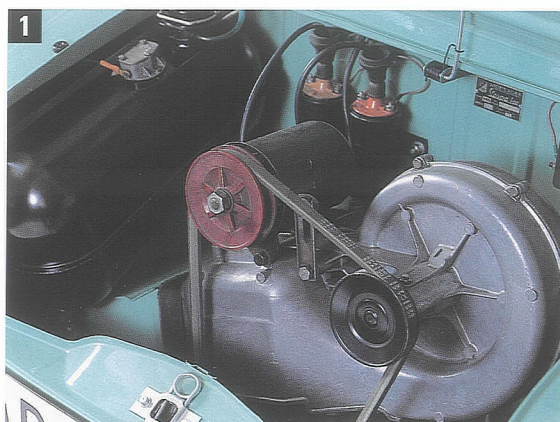
1 Vano motore con in primo piano la dinamo e il convogliatore di raffreddamento.

2 Vista dell'interno: tappezzeria e pannello porta.

3 Vista del contenitore della batteria.

4 Scritta "Vespa 400" diversa nella versione lusso.

5 Plancia portastrumenti.

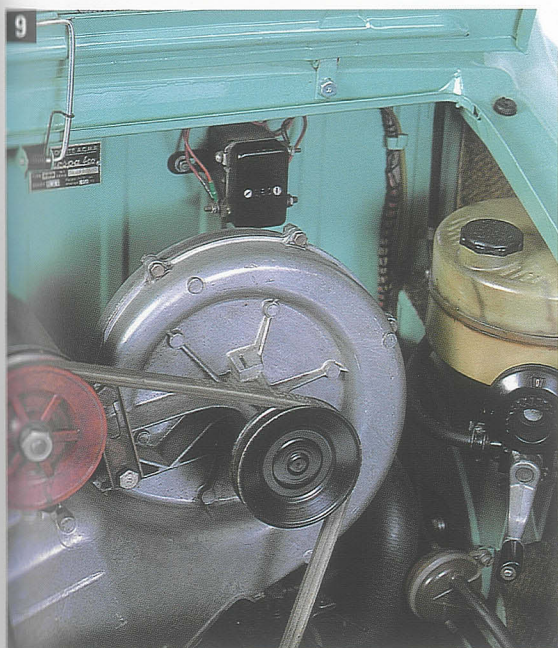
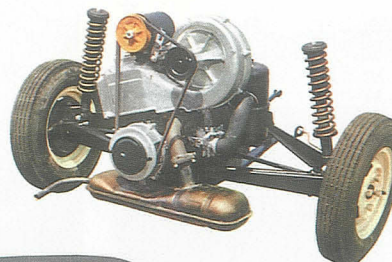
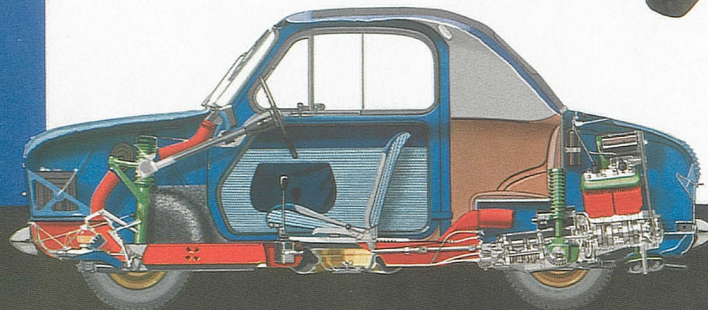
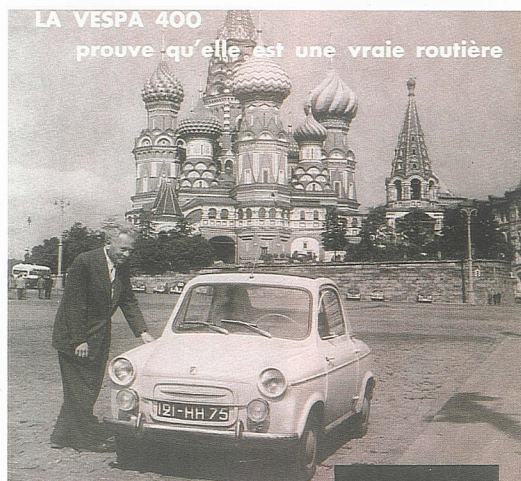
6 Carburatore.

aprire e chiudere. Anche la scritta posteriore "Vespa 400" subisce un restailing nella grafica.
Nel 1961 è già pronto un modello a 4 marce con miscelatore automatico che non verrà mai commercializzato. La ruota di scorta e la trousse attrezzi sono alloggiati per tutti i modelli sotto il sedile passeggero.

7 Vista generale del motore.

8 Ruota di scorta posta sotto il sedile lato del passeggero.

9 Vista del dosatore olio con manovella e relativo contenitore.

10 Vista dell'auto con la cappottina abbassata.

1957

... elle est techniquement parfaite
Moteur deux cylindres. Deux temps. 393 cm³. Alésage et course 63/63. Taux de compression 6,4, refroidissement par air forcé, puissance 2 CV (12 CV SAE) 4,7 au cent.
Mélangeur semi-automatique, une manivelle à tourner et l'huile est mélangée automatiquement à l'essence.
Boîte à 3 vitesses et une marche arrière (2e et 3e synchronisées), embrayage monodisque à sec.
Direction à crémaillère à récupération automatique du jeu.
Suspension indépendante sur les 4 roues, 4 amortisseurs hydrauliques à double effet et à ressorts coaxiaux.
Monocoque tout acier.
Planche de bord du modèle luxe. Commande des clignotants et commande phare code au volant. Compteur kilométrique panoramique. Large boîte à gants.

LA VESPA 400
prouve qu'elle est une vraie routière
121-HH 75
PARIS ★ MOSCOU ★ PARIS
La VESPA 400 vient de tenir plus encore qu'elle promettait en démontrant avec éclat ses possibilités de grande routière au cours d'un raid qu'elle vient d'effectuer sous le contrôle de la Fédération Française des Sports Automobiles et au cours duquel elle a relié Paris-Moscou-Paris, dans des conditions souvent difficiles, par mauvais temps, et sur des routes de tous profils.

Vespa 400
MODÈLE 1959

Caratteristiche

Carrozzeria:	portante
Sospensioni:	indipendenti sulle 4 ruote più ammortizzatori idraulici a doppio effetto, a molle coassiali
Motore:	due cilindri; due tempi con distributore rotante
Sterzo:	a cremagliera, autocentrante
Alesaggio:	mm 63
Corsa:	mm 63
Cilindrata:	cm^3 393
Rapporto di compressione:	6,4
Messa in moto:	avviamento elettrico
Cambio:	3 velocità più retromarcia (2ª e 3ª sincronizzata)
Frizione:	monodisco a secco
Accensione:	a spinterogeno con doppia bobina A.T.
Illuminazione:	corrente continua 12V
Freni:	idraulici a tamburo sulle 4 ruote
Ruote:	4,00 x 10"
Serbatoio miscela:	21 l. compresa la riserva
Consumo:	4,7 litri per 100 Km
Velocità massima:	85-90 Km/h
Interasse ruote:	m 1,693
Larghezza max:	m 1,27
Lunghezza max:	m 2,85
Peso totale a vuoto:	360 Kg

Colore:
Blu
Codice Max Meyer:
7000M

Colore:
Celeste
Codice Max Meyer:
7001M

Colore
Blu
Codice Max Meyer:
7002M

Colore:
Verde
Codice Max Meyer:
7004M

Colore:
Grigio
Codice Max Meyer:
8004M

Colore:
Rosso

Colore cerchi ruote
per tutti i modelli
Bianco avorio
Codice Max Meyer:
1.331.3609

1956 Francia

A.C.M.A. 125

1956

Vespa simile al modello italiano VN2T.
Cambia il faro e l'impianto elettrico che sono adeguati alle normative francesi. Il motore ha la bobina AT esterna, la stessa delle nostre Vespa 150 dello stesso anno.
Il carburatore come negli altri modelli francesi è di marca Gurtner mentre la sella è simile a quella della Vespa 150 VL1T.

1956

1 Sella anteriore con particolare del telaio.

2 Interruttore luci.

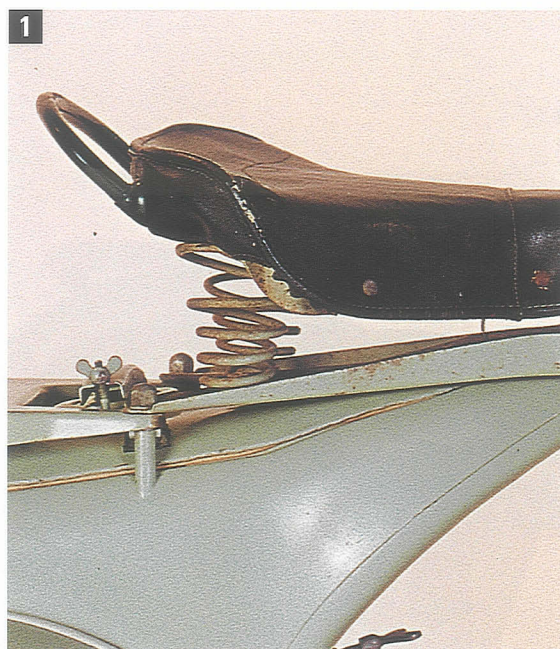
3 Faro anteriore registrabile e loghi.

4 Vista dall'alto del manubrio.

1

2

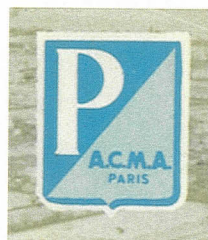
3

4

ROULEZ
Vespa
...ET PARTEZ DÉTENDU
AGENCE FRANCAISE DE PROPAGANDE

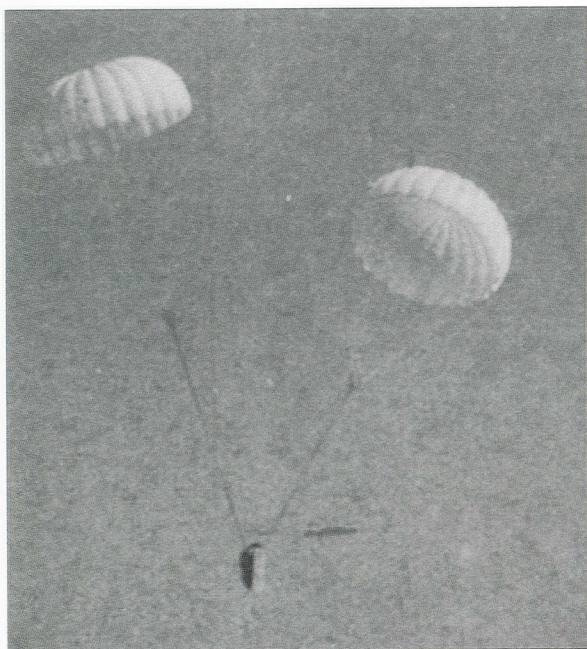
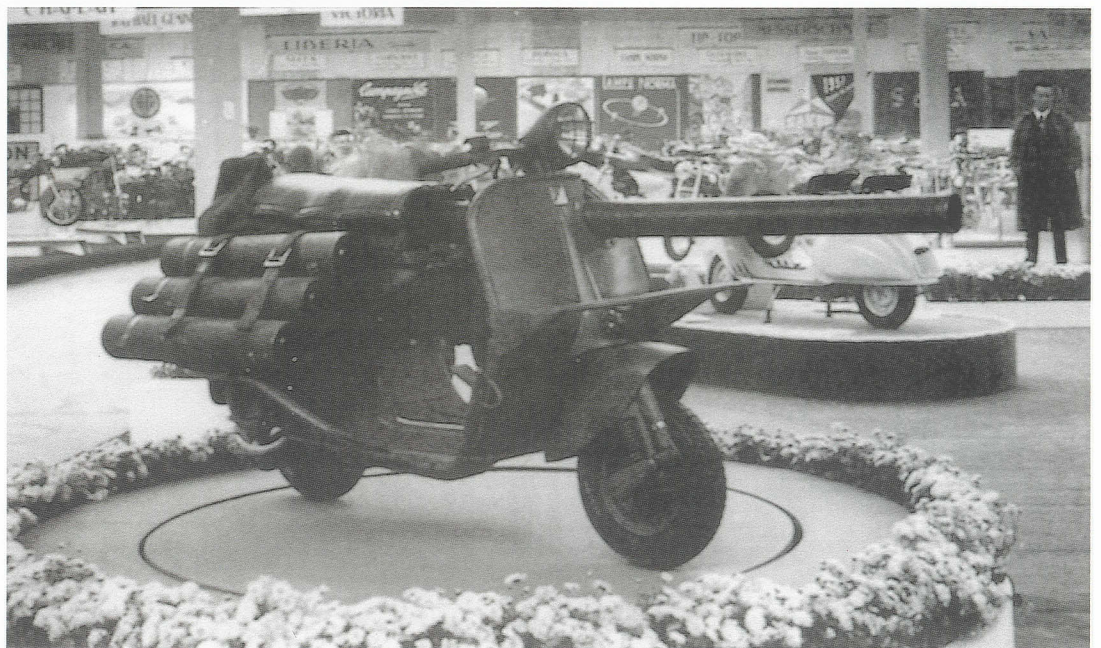
travail et loisirs
LA
125 cc
EN TOUTES OCCASIONS, la 125 cc. sera la fidèle compagne de vos activités.
C'est la 125 cc. , élégante, robuste, économique et si pratique qui a fait de VESPA le scooter le plus diffusé dans le monde.
CARACTÉRISTIQUES de la Vespa 56 :
125 cc. — 3 vitesses.
Consommation : 2 litres aux 100 kms.
Vitesse maximum : 75 km/H.
Suspension élastique avant et arrière.
Amortisseurs hydrauliques AV et AR.
Roues interchangeables.
Compteur kilométrique.
Roue de secours
Selle arrière
D'une technique parfaite, la Vespa 56, si brillante, si élégante, transformera votre vie de tous les jours.
Vespa est plus économique. Avoir une Vespa, c'est rouler à bon marché. D'une consommation et d'un entretien infimes, la Vespa, à caractéristiques égales, a le prix kilométrique le plus bas.
LE VÉHICULE LE MIEUX ADAPTÉ A LA VIE MODERNE

1956 A.C.M.A. 125

Caratteristiche

Telaio:	a struttura portante in lamiera stampata
Sospensioni:	sospensioni anteriori e posteriori a molla elicoidale ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi
Alesaggio:	mm 54
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 123,7
Rapporto di compressione:	6,5
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a 3 marce
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnete tipo Piaggio con bobina A.T. esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,50x8"

Colore:
Grigio

Fasi di collaudo eseguite dall'esercito prima dell'entrata in produzione della Vespa T.A.P.

VICTORIA
TIP-TOP

1956 Francia

T.A.P. 56

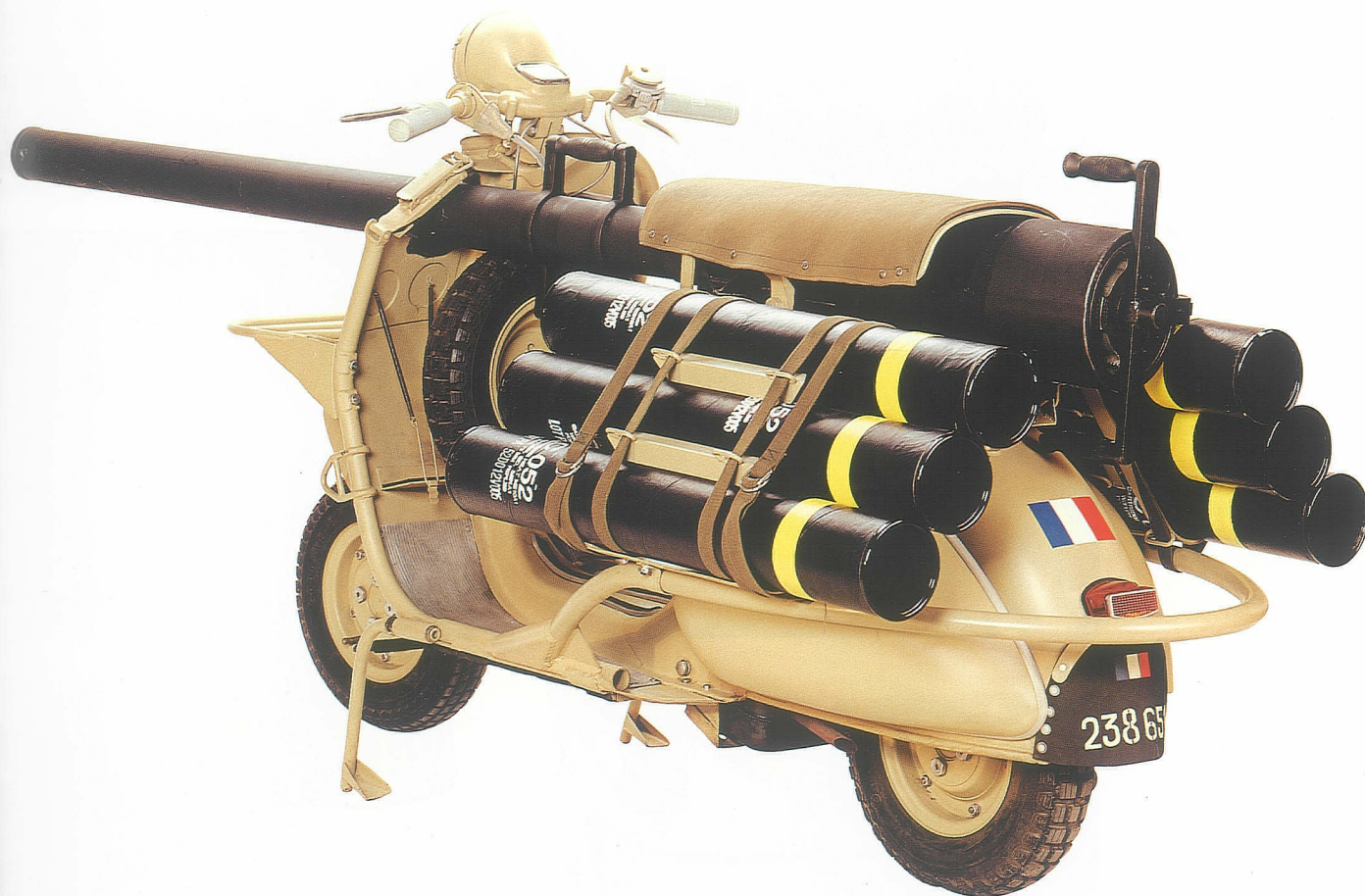
1956

Da una commessa dell'Armée Français nasce la Vespa T.A.P. ed è il primo esempio di veicolo Vespa utilizzato per scopi militari.
Sono i tempi della guerra in Indocina e il Ministero della Difesa Francese pensa di poter utilizzare come veicolo tattico leggero la Vespa, ormai conosciuta anche in Francia come mezzo agile e robusto.

Motore

Il motore è un 150 con le stesse caratteristiche della vespa VL3. Diversa la fusione esterna dei carter per avere in rilievo il logo vespa (caratteristica di tutti i motori A.C.M.A.) i rapporti del cambio sono più corti (adeguati al carico che deve sopportare il mezzo). L'alimentazione è affidata a un carburatore Gurtner. Il copricilindro in alluminio e il copriventola in lamiera, di disegno particolare, sono verniciati nello stesso colore del mezzo.

Telaio

Il telaio è rinforzato da un tubo che, circondando lo scudo anteriore, seguendo le pedane, fa un anello circolare nella parte posteriore, funge da paraurto ma anche da supporto ai porta munizioni laterali. Il cofano motore di ridotte dimensioni è fisso la sacca porta atrezzi non presenta nessuna modifica, il parafango anteriore è molto ridotto e alto dalla ruota, le pedane poggia piedi destra e sinistra sono coperte da un laminato di alluminio che funge da rinforzo e tappeto, al posto dei soliti profili, che rimangono nella parte centrale, per attutire gli urti. Il sotto telaio è rinforzato con due fasce di gomma longitudinali ricoperte da lamiera, protezione in acciaio anche per marmitta e il carter motore. Un robusto portapacchi basculante è fissato con quattro bulloni al tubo di rinforzo nella parte anteriore dello scudo. In basso sui lati esterni è fissato il cavalleto formato da due staffe indipendenti fra di loro, molto robuste, che

1956

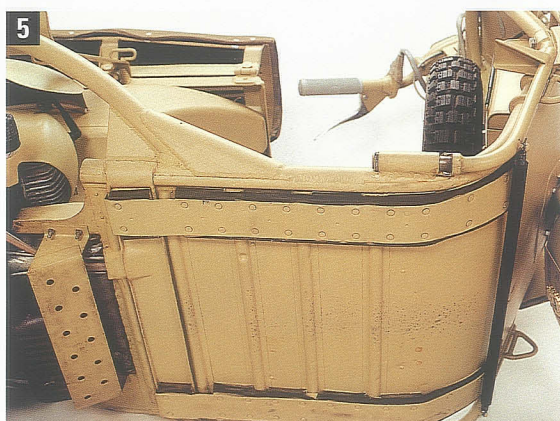
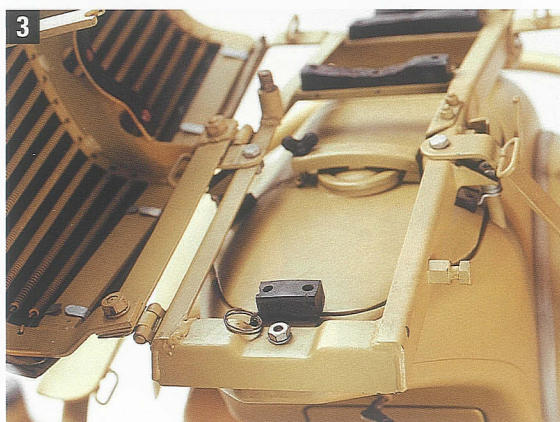
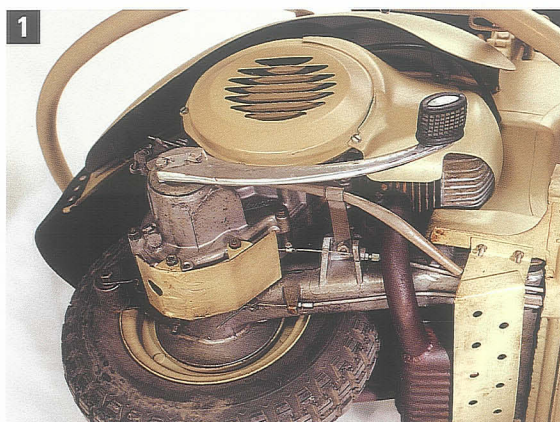
ruotando verso l'esterno vanno a sostenere il pesante mezzo. Nella parte interna ci sono due grandi asole che servono per l'aggancio del para cadute. Per alloggiare l'arma (un cannone senza rinculo da 75 mm arma di produzione U.S.A. in dotazione a tutte le truppe del patto atlantico) nello scudo anteriore sinistro è stato praticato in alto un foro lasciato però aperto nella parte superiore per infilare con rapidità la canna del cannone. Un bordo in cuoio fermato da una serie di rivetti in acciaio evita il contatto con la lamiera, un gancio a scatto blocca la canna al mezzo. Il fissaggio vero e proprio dell'arma è situato sotto il sellone che, molto alto da terra, si apre lateralmente e lascia lo spazio per alloggiare la parte inferiore dell'arma, la quale appoggia su un trapezio gommato munito di perno che fa da fermo e blocco a sellone chiuso. Le munizioni in appositi contenitori trovano posto, 3 sul lato destro e 3 sul lato sinistro, nella parte poste-

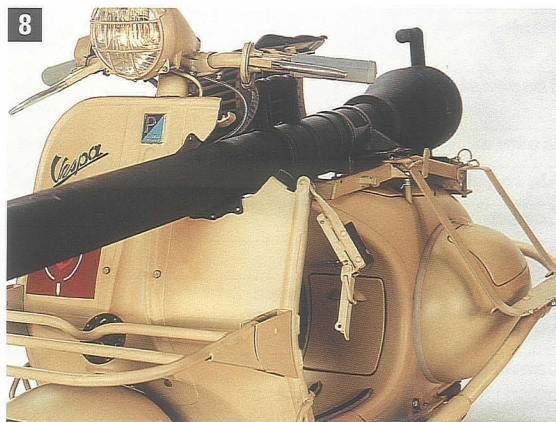
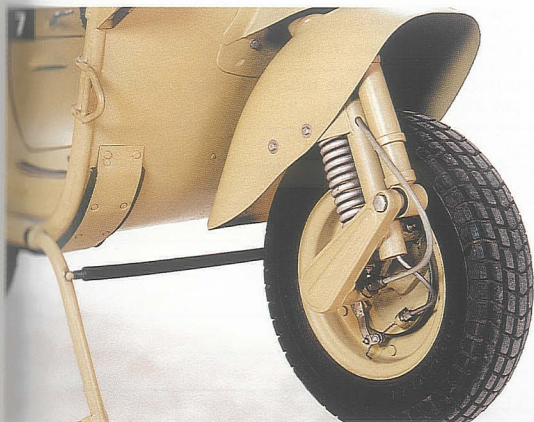
1 Vista del motore e delle protezioni per marmitta e carter.

2 Cannone nel suo alloggiamento sotto la sella.

3 Punto di appoggio e fissaggio del cannone.

4 Fanalino posteriore.

5 Rinforzi sotto la scocca.

del sellone c'è un gancio per eventuale traino.
Il manubrio è verniciato ed ha un fanale di grandi dimensioni e registrabile, protetto da una griglia parasassi. Dietro il fanale trova posto il contachilometri. Anche l'interruttore dei fari è protetto nella parte superiore. Il fanalino posteriore è di forme ridotte. Un ampio paraspruzzo in gomma, fissato con una serie di rivetti, sostituisce la parte del telaio posteriore che è stata aperta per facilitare la fuoriuscita di corpi che potrebbero essere trascinati dalla ruota. Il paraspruzzi fa anche da portatarga. La scritta "Vespa" è direttamente verniciata sullo scudo.

Questo modello è l'unico che ha la possibilità di essere tinteggiato in color Sabbia che ricorda i colori dei veicoli utilizzati dall'Africa Corp.
Lo scudetto A.C.M.A. è in metallo ed è verniciato.

7 Parafango di piccole dimensioni.

8 Sistema di alloggiamento del cannone sullo scudo sinistro.

9 Protezione in cuoio.

10 Portapacchi in posizione di riposo.

11 Alloggiamento ruota di scorta e taniche portamiscela.

12 Manubrio con comandi.

1956 T.A.P. 56

Caratteristiche

Telaio:	a guscio in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata con rinforzo perimetrale in tubo d'acciaio
Sospensioni:	elastiche con·rinforzo perimetrale in tubo d'acciaio con molla e ammortizzatori anteriori e posteriori
Motore:	due tempi
Alesaggio:	mm 58,5
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 145,2
Rapporto di compressione:	6,2
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a 3 velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	volano magnete con bobina alta tensione esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,50x8"

Colore:
Sabbia

1959 Francia

T.A.P. 59

1959

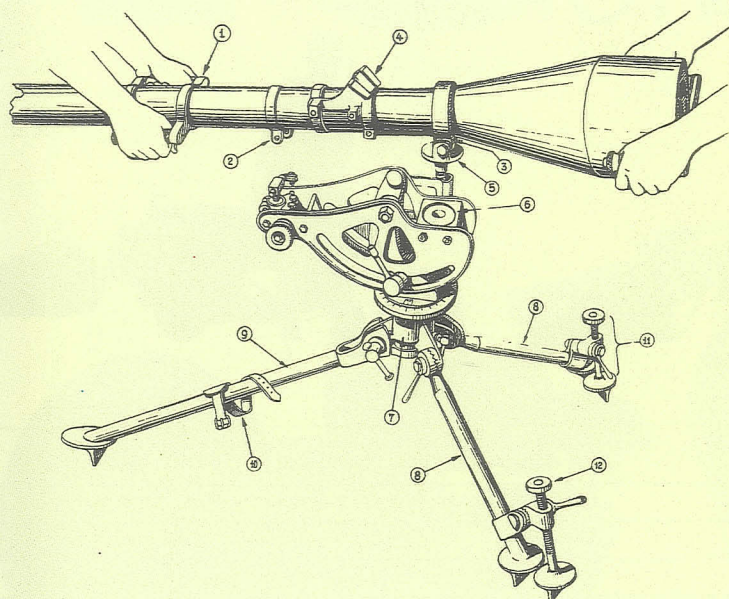
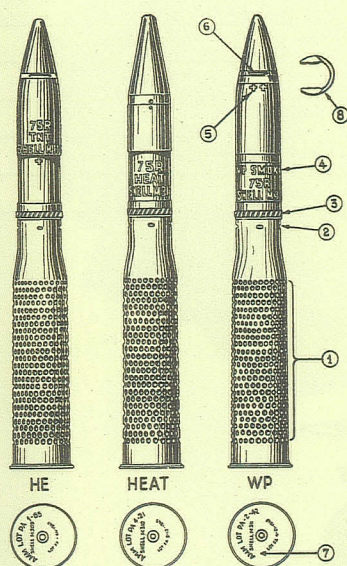
La T.A.P. 59 è uguale alla T.A.P. 56 con le sole varianti:
il copricilindro è di lamiera, lo scudetto A.C.M.A., fissato da tre rivetti, è in plastica.

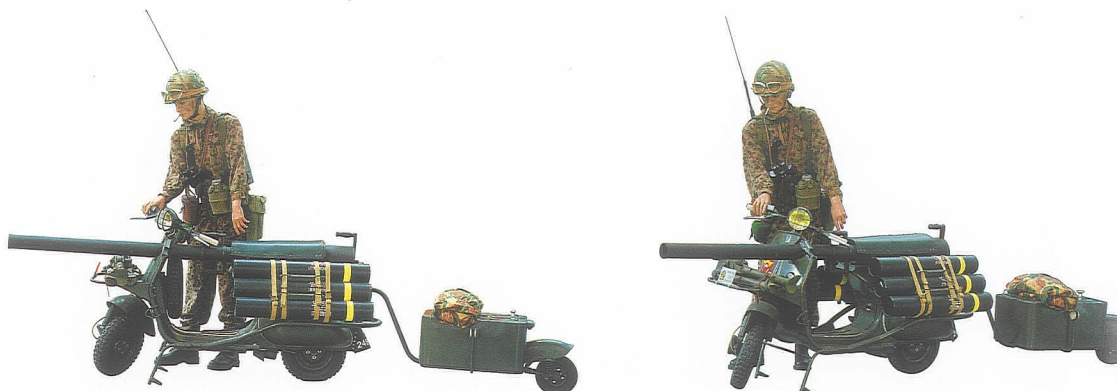
T.A.P. 59

1959

1 Vano carburatore.

2 Targhetta che riporta il modello e numero di matricola.

BOCCA DA FUOCO E TREPPIEDE
1 - Maniglie di trasporto.
2 - Orecchioniera anteriore.
3 - Orecchioniera posteriore.
4 - Supporto dell'alzo a cannocchiale panoramico.
5 - Supporto girevole di unione della b. d. f. alla culla.
6 - Culla.
7 - Testata.
8 - Gambe posteriori.
9 - Gamba anteriore.
10 - Cinghia per fissare le gambe in posizione di trasporto.
11 - Gambe aggiuntive TI.
12 - Volantino di livellazione.

MUNIZIONI
HE
HEAT
WP
1 - Fori periferici del bossolo metallico.
2 - Punzonatura di unione.
3 - Corona preincisa.
4 - Contrassegni indicativi del tipo.
5 - Contrassegni indicativi del peso.
6 - Tacche per l'inserimento della forchetta di sicurezza.
7 - Contrassegni del fondello.
8 - Forchetta di sicurezza.

1959 T.A.P. 59

Caratteristiche

Telaio:	a guscio in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata con rinforzo perimetrale in tubo d'acciaio
Sospensioni:	elastiche con molle e ammortizzatori anteriori e posteriori
Motore:	due tempi
Alesaggio:	mm 58,5
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 145,2
Rapporto di compressione:	6,2
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a 3 velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	volano magnete con bobina alta tensione esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,50x8"

Colore:
Verde militare francese

1951 Germania

Hoffmann 125

1951

Già nel 1949 alla Fiera di Francoforte la Vespa viene presentata e attira l'interesse del noto industriale Hoffman, titolare della Solinger Fahrradfabrik S.O. Hoffman che successivamente richiede la licenza di poter produrre in Germania la Vespa. Quindi sulla scia di quello che stava accadendo in molte nazioni europee, anche la Germania ha una licenziataria che, in poco più di un anno, mette in produzione la Vespa. Le Vespa vengono prodotte nello stabilimento di Dusseldorf nella primavera del 1950 e si inserisce benissimo nel mercato tedesco anche se hanno una discreta concorrenza da parte di tante aziende che si sono rinconvertite alla produzione di scooter. Anche in Germania viene accolta con la simpatia con cui la Vespa viene accolta in quasi tutti i paesi d'Europa e nel mondo. Il modello in questione corrisponde alla Vespa prodotta in Italia nel 1950 con poche modifiche.

Hoffmann 125

1951

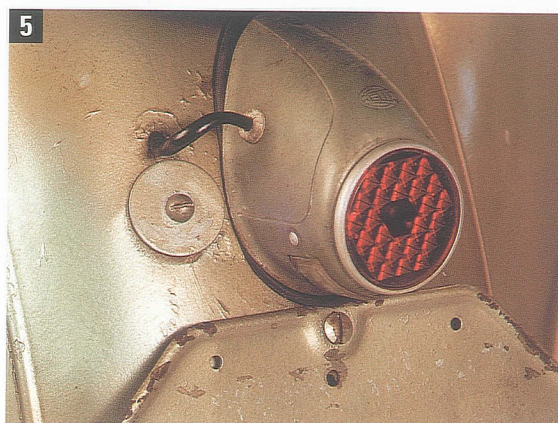
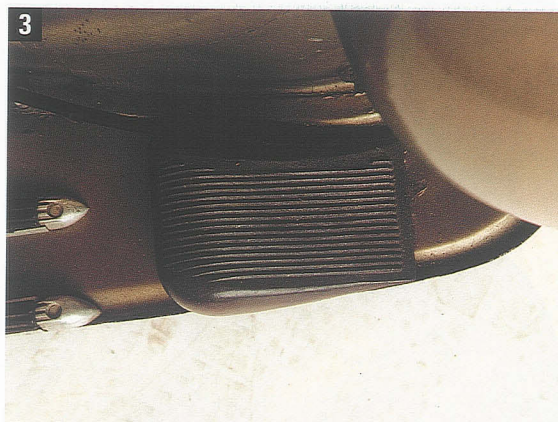
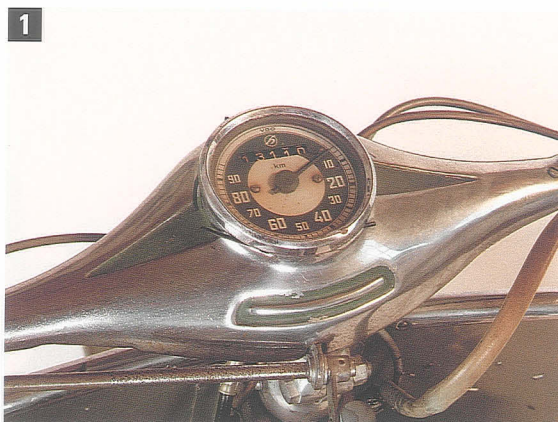
1 Contachilometri montato di serie in quanto obbligatorio in Germania.

2 Stemma Hoffmann.

3 Appoggia piedi passeggero montato di serie.

4 Targhetta identificazione veicolo.

5 Fanalino posteriore e portatarga.

6 Ruota di scorta con serbatoio miscela di scorta a forma di borchia con emblema Hoffmann.

WERBUNG
Düsseldorf
Vespa
AUF STERNFAHRT NACH TRAVEMÜNDE
NEUER „VESPA"-ERFOLG
Auf 471 Km. Nachtfahrt bei sehr schlechtem Wetter
alle drei Teilnehmerinnen strafpunktfrei
Hoffmann-Werke

1951 Hoffmann 125

Caratteristiche

Telaio:	a guscio di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensioni:	anteriore con molla elicoidale, posteriore a molla più ammortizzatore idraulico
Motore:	due tempi
Alesaggio:	mm 49,8
Corsa:	mm 56,5
Cilindrata:	cm^3 124,8
Rapporto di compressione:	6,4
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a tre velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnete
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,50x8

Colore:
Verde metallizzato

1954 Germania

Hoffmann Koningin

1954

La Vespa Koningin è l'evoluzione della produzione Hoffman degli anni precedenti ed ha delle particolarità che la rendono un mezzo più elegante. Il suo stesso nome, "regina", denota la particolarità del mezzo. La Vespa è derivata dalla Vespa VM1 del 1953. Il particolare più appariscente è il fatto di avere due fari: uno posto sul parafango, come la normale produzione, e l'altro posto sul manubrio. Il faro è in pressofusione, di forma sferica e di grandi dimensioni con un bordo cromato e una palpebra molto pronunciata di serie. Sopra il faro si trova l'interruttore dei fari, la chiave di spegnimento e il contachilometri "VDO" che in Germania è sempre stato obbligatorio. Sul parafango è alloggiato il classico faro della Vespa che funge da faro di profondità e perciò ha una sola luce. Sul manubrio sono alloggiati, sulla parte destra il devio luci e il pulsante del clacson, sulla parte sinistra l'interruttore per il faro di profondità.

Hoffmann Koningin

Il motore è derivato da quello della Vespa VM1 con la differenza che monta un'accensione completamente diversa costruita in Germania; il carburatore è di marca Bing.
Questa Vespa si differenzia dalle altre in quanto viene fornita tutta accessoriata: paraurti anteriore, ruota di scorta con coppa cromata ed emblema Hoffmann, sella del passeggero, nella parte anteriore delle sacche ci sono due ampi fregi cromati, un vistoso gancio porta borsa nella parte anteriore della sella del guidatore.
Il colore è oro scuro, unico per questo veicolo.
Le selle sono di color tabacco e il clacson è cromato.

1954

1 Sella con particolare del gancio appendiborsa.

2 Vista superiore del manubrio, del faro e vari componenti.

3 Scudo anteriore con emblema Hoffmann.

4 Bloccasterzo e ingresso fili sul telaio e manubrio.

5 Vista del motore.

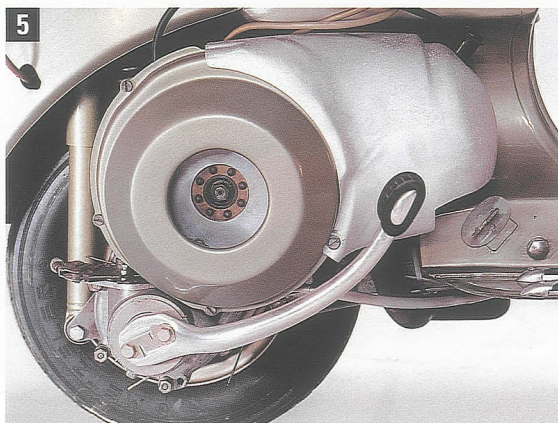
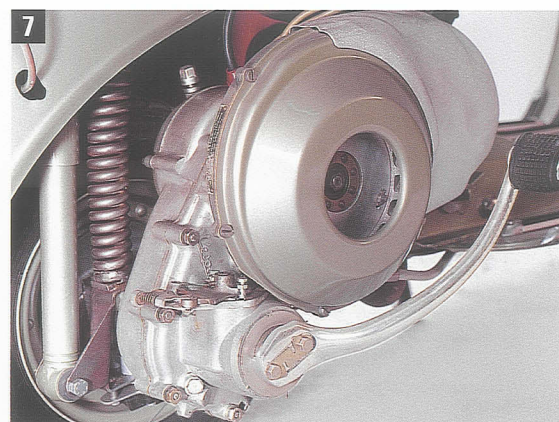
1

2

3

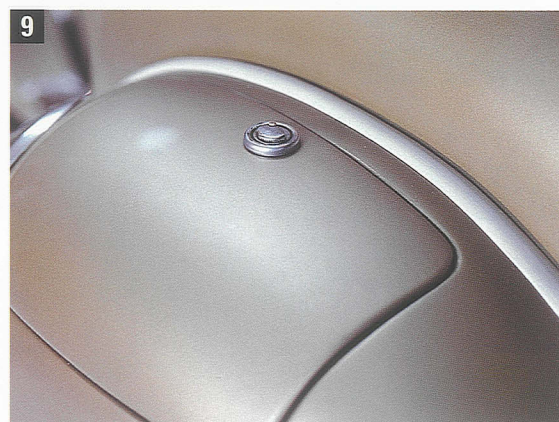
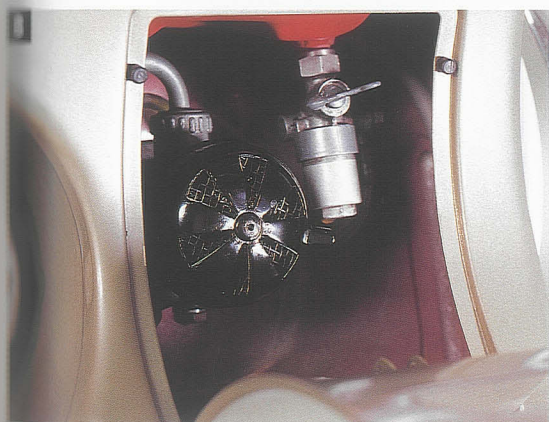
4

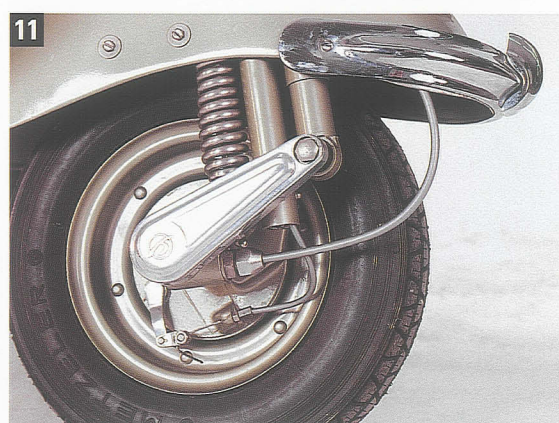
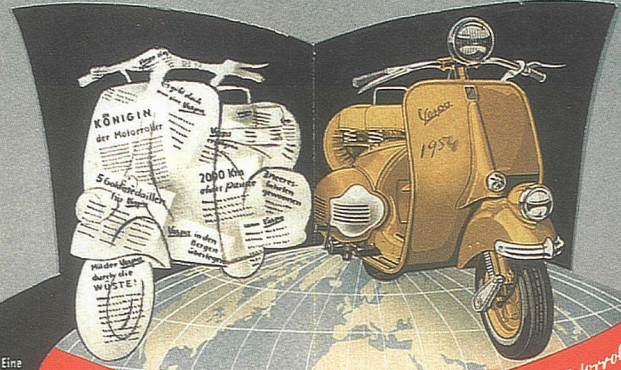
5

Hoffmann Koningin

6 Ruota di scorta con borchia cromata e fanalino posteriore.

7 Vista della sospensione posteriore.

8 Carburatore con particolare del filtro dell'aria e rubinetto del serbatoio.

9 Chiusura dello sportellino sacca portattrezzi, montata di serie.

10 Interruttore faro di profondità.

11 Complessivo della sospensione anteriore.

1954

Hoffmann
Vespa
Modell 1954
Noch eleganter, noch stärker in der Motorenleistung, das sind die hervorragenden Merkmale des neuen VESPA-Modells. Für den auserlesenen und wählerischen Geschmack anspruchsvoller Motorrollerfreunde wurde hier ein Fahrzeug entwickelt, das unter Beibehaltung einer hunderttausendfach bewährten Konstruktion der Vollkommenheit nahe ist. Neue Erkenntnisse auf dem Gebiet der Schalldämpfung machen diese Maschine zur geräuscharmsten aller Motorroller. Es vereinen sich in der VESPA, Modell 1954, zu seltener Harmonie: Architektonische Schönheit mit technischem Einfallsreichtum.

KÖNIGIN der Motorroller
2000 Km ohne Pause
Mit der Vespa durch die WÜSTE!
Vespa in den Bergen
1954
Eine Spitzenleistung der Hoffmann-Werke Lintorf Bez. Düsseldorf
Vespa sieggewohnt und preisgekrönt
Vespa KÖNIGIN der Motorroller
K. H. Bierschenk
Kassel · Friedrichsplatz 11
Fernruf 5759

Der Arzt
ist begeistert von seiner VESPA; sie läßt ihn nie im Stich und ist so sehr „benzinsparsam".
Der Ingenieur
besitzt mit seiner VESPA das wirklich ideale Motorfahrzeug: schnell, straßensicher, zuverlässig und sparsam.
Die Hebamme
meist sehnsüchtig erwartet, kommt mit der VESPA stets zur rechten Zeit. Übrigens meistert sie auch den schlechtesten Weg.
Der Architekt
oft auf Wegen, die erst einmal Straßen werden sollen, kommt mit seiner wendigen VESPA immer sicher an sein Ziel.
hoffmann
Der Sportler
hat in der VESPA seinen besten Kameraden, schnell, stets startbereit, ausdauernd, genügsam und erstaunlich leistungsfähig.
Viele Gründe sprechen für die Vespa-
denn jedem hat sie etwas zu geben mit ihrer leichten Bedienung, ihrer Wendigkeit und Schnelligkeit, ihrer Bequemlichkeit, mit ihrer guten Straßenlage, mit der Sparsamkeit im Verbrauch und mit ihrer gediegenen Bauart. Sie ist schon etwas Besonderes, die VESPA,
„der kleine Wagen auf zwei Rädern".
Das Ehepaar
Die Freizeit mit der VESPA wird zum besonderen Genuß. Ausflüge in die Natur läßt die VESPA immer wieder zu unvergeßlichen Erlebnissen werden.
Der Arbeiter und Angestellte
machen sich durch die VESPA unabhängig von den schwerfälligen, oft unbequemen öffentlichen Verkehrsmitteln. Und nicht zuletzt: Sie ist billig im Verbrauch.
Die Hausfrau
VESPA-motorisiert, gewinnt kostbare Stunden, die sie mit der VESPA dann wieder doppelt erlebnisreich gestalten kann.
Der Vertreter
spart durch die VESPA zweifach: Zeit, die für ihn Geld bedeutet, und Betriebskosten. So macht sich seine VESPA schnell bezahlt.

1954 Hoffmann Koningin

Caratteristiche

Scocca:	autoportante in lamiera d'acciaio stampata con particolari rinforzi
Sospensioni:	ruota anteriore e posteriore con ammortizzatore idraulico e molle
Motore:	due tempi
Alesaggio:	54 mm
Corsa:	54 mm
Cilindrata:	125 cmc
Rapporto di compressione:	6,5
Messa in moto:	a pedale
Avviamento:	Kichstart
Accensione:	a mezzo volano magnete
Cambio:	a tre marce
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici da 3,50x8"

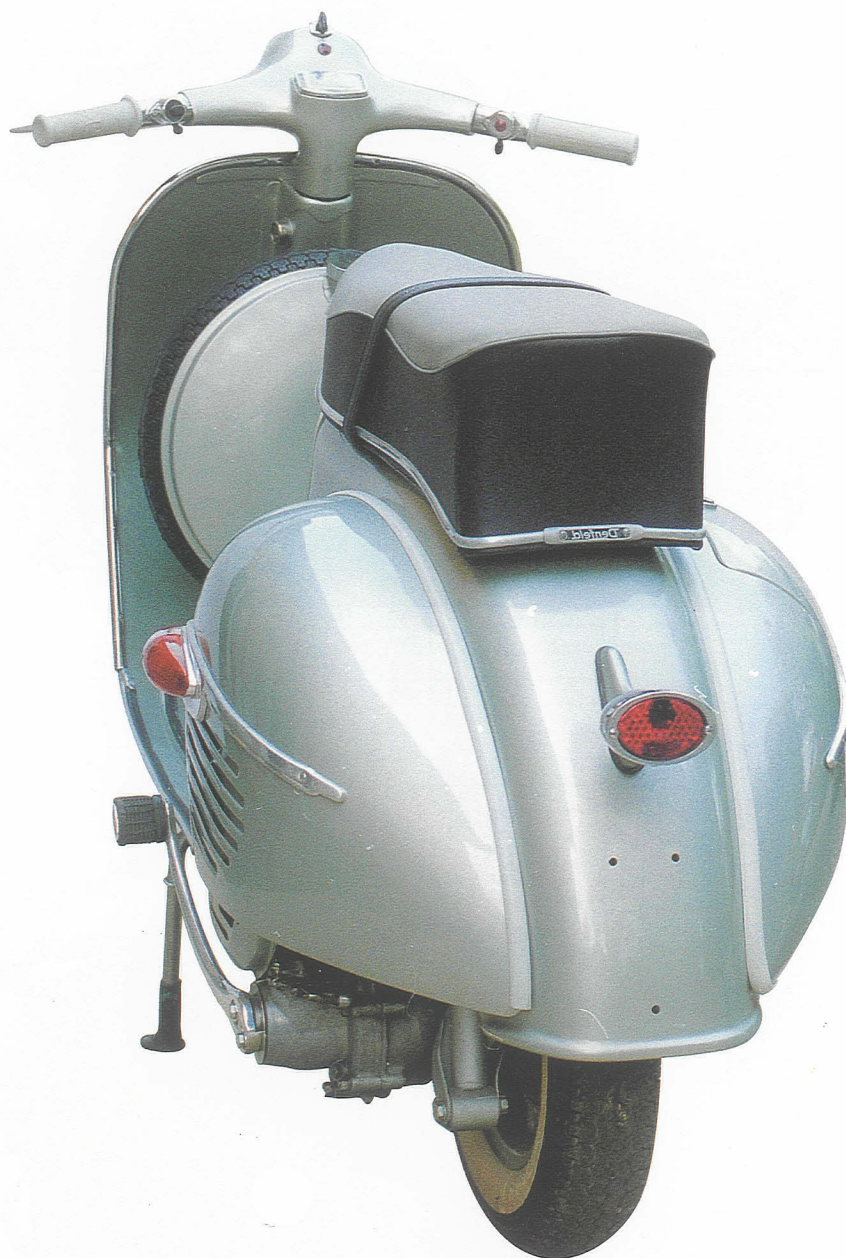
Colore:
Oro scuro

1961 Germania
Messerschmitt GS150

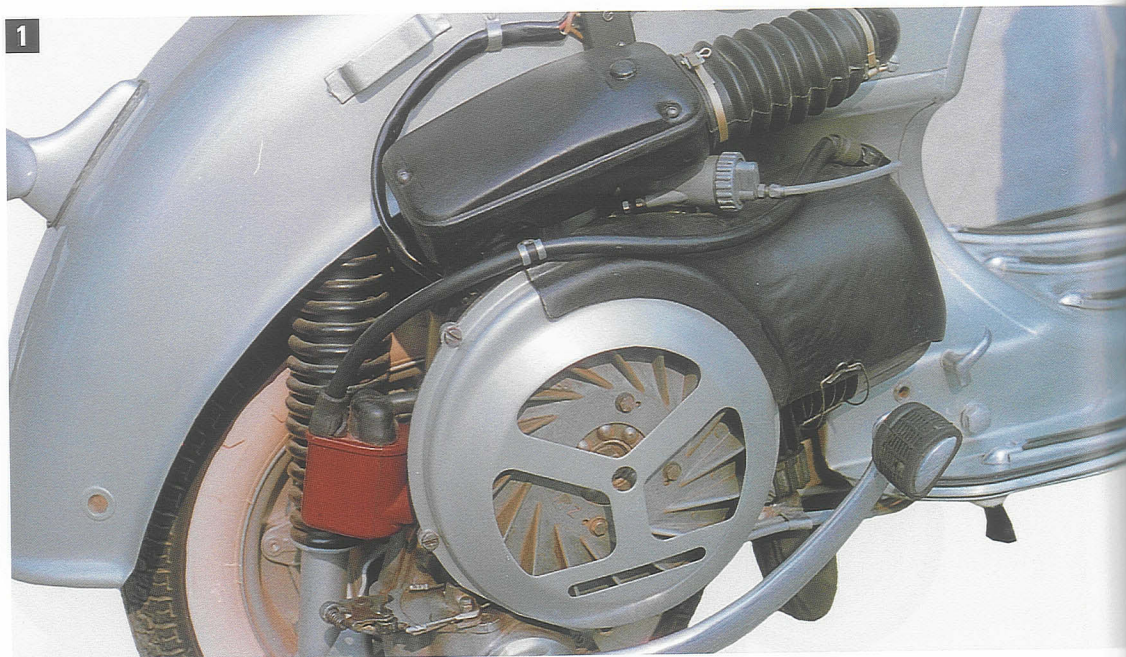
1961

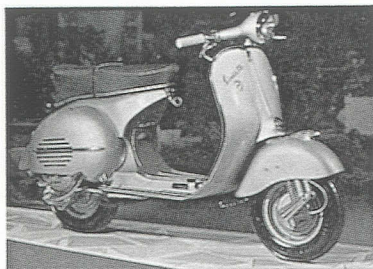
In Germania le Vespa sono costruite su licenza dalla Hoffman fino al 1954. In seguito la società Piaggio stipula con un altro licenziatario la Messerschmitt, un'azienda di provenienza aeronautica nota per un caccia prodotto durante la seconda guerra mondiale. La produzione Vespa della Messerschmitt inizia con un modello importante come la Vespa GS di cui produce su licenza il primo modello quale il GS fili esterni del 1955. La Vespa raffigurata è del 1961.
Si differenzia dalla produzione italiana per avere un contachilometri di marca V.D.O. con tachimetro di grafica diversa. Fra contachilometri e blocchetto chiave c'è una gemma che fa da spia luci, di generose dimensioni. Cambia il fanalino posteriore che è di costruzione tedesca (marca Hella), sella bicolore di disegno diverso e molto confortevole (marca Denfeld). Sui fregi laterali sono incorporati indicatori di direzione obbligatori in Germania dal

GS150

1960.
Il clacson ha la ghiera differente rispetto ai modelli italiani. Il marchio Piaggio ha nella parte in basso il logo della Messerschmitt.

1961

1 Vista del motore e carburatore.

2 Manubrio, contachilometri, interruttori frecce e luci.

Vespa 150 Messerschmitt GS/1 1955

Motor		1 Zyl. Zweitakt
Hubraum	ccm	145,6
B x H	mm	57 x 57
PS/min		8/7500
Kraftstoff		1:20
Zündung		Schwungrad-Magnet
Anlasser		Kickstarter
Getriebe		4-Gang
Länge	mm	1700
Breite (Lenker)	mm	700
Höhe	mm	1050
Höhe Bodenblech	mm	150
Radstand	mm	1180
Kurvenradius	mm	1500
Leergewicht	kg	95
Bereifung		3,5 x 10 "
Tankinhalt	l	9,5
Steigfähigkeit %	1.	22
	2.	13
	3.	6
max. km/h		100
Verbrauch l/100 km		ca. 2,9
Anmerkungen		Wie die italienische Vespa 150 GS (Grand Sport). In einigen Details der Hoffmann-Vespa Königin entsprechend.

Vespa 150 Messerschmitt GS/2 1955

Motor		1 Zyl. Zweitakt
Hubraum	ccm	145,6
B x H	mm	57 x 57
PS/min		8/7500
Kraftstoff		1:15
Zündung		Schwungrad-Magnet
Anlasser		Kickstarter
Getriebe		4-Gang
Länge	mm	1700
Breite (Lenker)	mm	700
Höhe	mm	1050
Höhe Bodenblech	mm	150
Radstand	mm	1180
Kurvenradius	mm	1400
Leergewicht	kg	102
Bereifung		3,5 x 10 "
Tankinhalt	l	9,5
max. km/h		100
Verbrauch l/100 km		ca. 2,9
Anmerkungen		Deutsche Denfeld-Sitzbank; auch Reifen und Tachometer kommen aus deutscher Fertigung. Die Bowdenzüge verlaufen noch außerhalb der Lenkerverkleidung.

1961
GS150

Caratteristiche

Telaio:	a scocca portante in lamiera d'acciaio
Sospensioni:	molle elicoidali a flessibilità variabile ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi
Alesaggio:	mm 57
Corsa:	mm 57
Cilindrata:	cm^3 145,6
Rapporto di compressione:	6,5
Messa in moto:	a pedale
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnete con bobina A.T. esterna
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,50x10
Serbatoio miscela:	capacità totale lt. 9,5
Consumo:	2,86 lt. di miscela ogni 100 Km (norme C.U.N.A.)
Velocità massima:	101 Km/h

Colore:
Grigio metallizzato

1951 Inghilterra
Douglas

1951

L'accordo con la Douglas, una ditta industriale operante in vari campi, come licenziataria in Inghilterra per Piaggio, risale al 1949. L'esordio della Vespa Douglas risale allo stesso anno al Motor Cycle Show con l'esposizione dei primi modelli Vespa e derivati nello stand Douglas dopo l'importazione della prima Vespa 125. La Vespa è stata presentata poi l'anno successivo, nel 1950, allo stesso salone, mentre il 15 marzo 1951 viene prodotta la prima Vespa Douglas.
Quindi contemporaneamente alle altre nazioni, la Vespa ha il suo esordio anche in Inghilterra, paese tradizionalmente produttore di motocicli ma che trova nello scooter italiano un punto di riferimento che durerà nel tempo. Il rapporto con la Douglas dura diversi anni, con accordi sia di licenziataria, sia come importatrice. La Vespa è presente ancora oggi in Inghilterra direttamente dalla casa madre. Una nota di colore: negli anni sessanta sono proprio gli

scooter italiani, specialmente la Vespa, ad affiancare il fenomeno "mods", il modernismo. Anche nello sport, specialmente nel fuoristrada, specialità in voga in Inghilterra, la Vespa si confronta con un'attività sportiva motociclistica caratterizzata da competizioni dedicate, come la famosa settimana scooteristica all'isola di Man. Al pari delle altre nazioni la Vespa si inserisce nel costume inglese che sappiamo notoriamente respingere novità straniere, accetta la simpatia che la Vespa porta adattandola però alle esigenze anglosassoni. La Vespa è simile alla 125 del 1949 modello italiano con il cambio a bacchetta. Sul copristerzo è visibile la scritta "Vespa" sormontata dalla scritta "Douglas" in corsivo. Successivamente viene prodotto un modello che, ricalcando il modello italiano del 1951 ora con cambio a filo, ha la particolarità inedita di avere il faro collocato all'altezza dello scudetto Piaggio. Lo stesso è posto fra il faro e il clacson e riporta la scritta nel clas-

1951

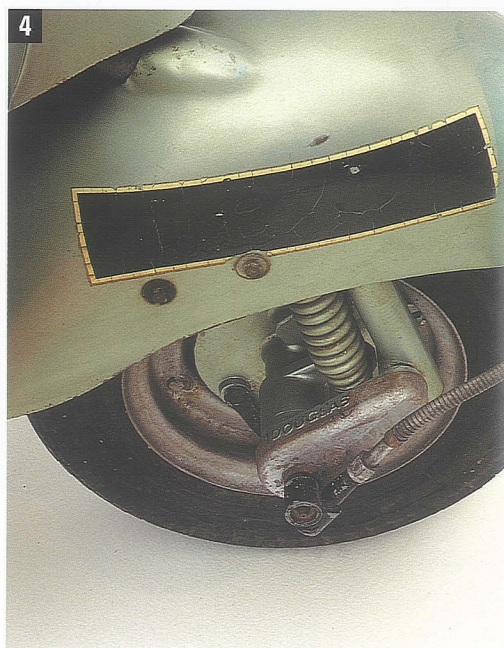
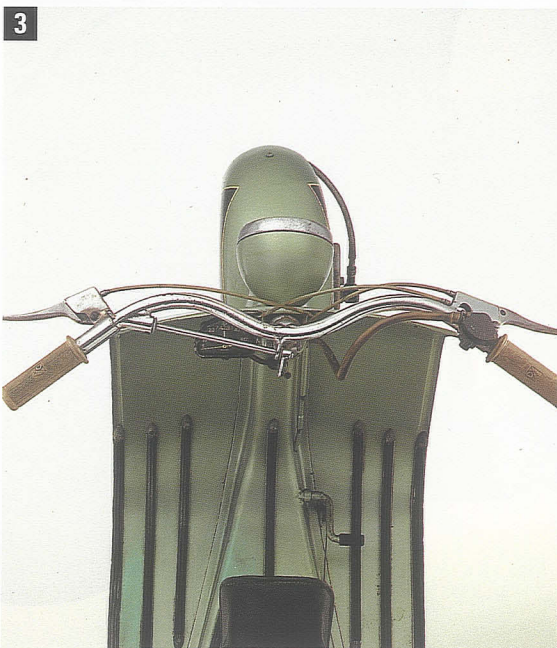
sico bicolore Piaggio "Douglas Vespa". Il portatarga è un classico derivato da motociclo, con incorporato il fanalino nella parte superiore del portatarga stesso, di colore nero. Un particolare che contraddistingue questo scooter è la targa alla maniera inglese posta nella parte laterale del parafango anteriore.

L'adattabilità della Vespa al mercato inglese fa nascere anche particolari accessori adatte alle pessime condizioni metereologiche, quali parabrezza, manicotti, manopole riscaldate ecc.

1 Copristerzo con stemma Vespa Douglas.

2 Contachilometri Smith posto dietro lo scudo.

3 Complessivo dall'alto del manubrio e del particolare faro.

4 Rinvio contachilometri e spazio dedicato alla targa.

5 Particolare del carter motore marcato Douglas.

6 Targa posteriore di tipo motociclistico e fanalino.

1951 Douglas

Caratteristiche

Telaio:	a guscio di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensione ruote:	elastica con molla elicoidale per la ruota anteriore, elastica con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico per la ruota posteriore
Motore:	a due tempi con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm^3 124,789
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a tre velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a mezzo volano magnete
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,50x8"

Colore:
Verde metallizzato

1967 Spagna

Vespa 75

1967

Come in altre nazioni europee la Vespa sbarca in Spagna nel 1952 con la costituzione di una società denominata Motovespa. Viene scelta Madrid per l'insediamento industriale dove verranno prodotte da quell'anno le Vespa per il mercato spagnolo. Al contrario delle altre licenziatarie, la produzione da lì in avanti, viene ad essere parte integrante delle due ruote spagnole. La Vespa viene considerata al pari di un prodotto nazionale e si inserisce anche nel costume e negli aspetti sociali della Spagna. Tanti sono i beniamini che amano farsi fotografare con la Vespa: dai picadores nell'arena, ai toreri, fino agli attori e attrici, agli sportivi e a tanti altri personaggi spagnoli. Importante anche il lato sportivo e dei grandi raid in cui la Vespa viene utilizzata dato il carattere caliente di questa bella nazione. Abbiamo così varie iniziative sportive come la "XX Province", una gara di gran fondo a tappe che tocca le 20 Province Spanole. Si sviluppa anche il Vespa

Club: grandi le masse di vespisti spagnoli che partecipano alle iniziative che culminano con un grande Eurovespa di Madrid, nel 1962 per festeggiarre i 100 anni di Madrid capitale di Spagna. La prima Vespa prodotta è il modello del 1953. I modelli spagnoli difficilmente sono stati simili ai modelli italiani, infatti possiamo trovare su un veicolo parti di almeno tre modelli di Vespa. Come si vede la produzione spagnola che è diretta, è particolare ed arriva quasi ai nostri giorni con tanti modelli, adattandoli alle linee di mercato. In un certo momento Motovespa rimane l'unica azienda motociclistica spagnola ma comunque l'unica che produce scooter per cinquant'anni.

Il modello presentato risponde a ciò che si diceva in precedenza. In primo luogo la cilindrata di 75 cc che è inedita e mai prodotta a Pontedera. La carrozzeria è quella della Vespa 50 con un particolare inedito: il posizionamento della ruota di scorta nella

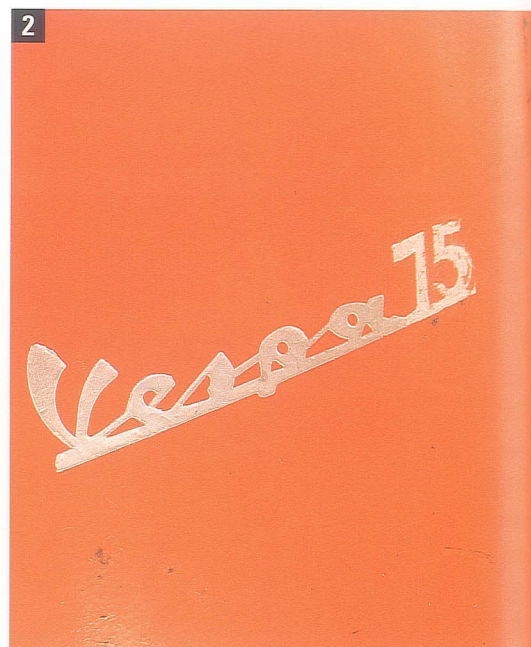
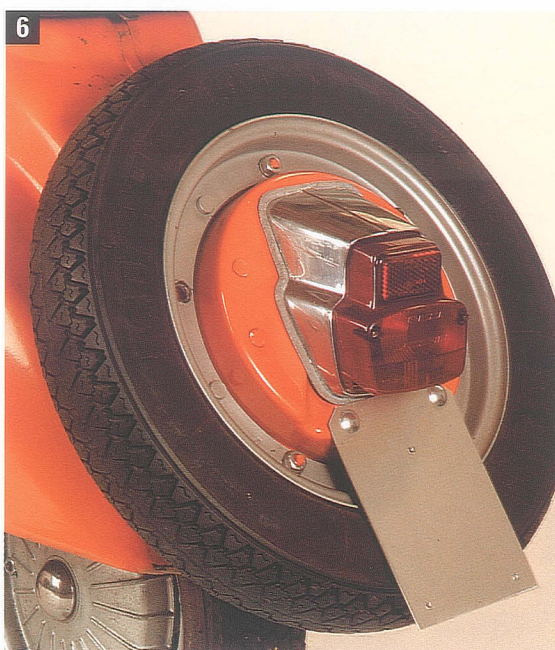
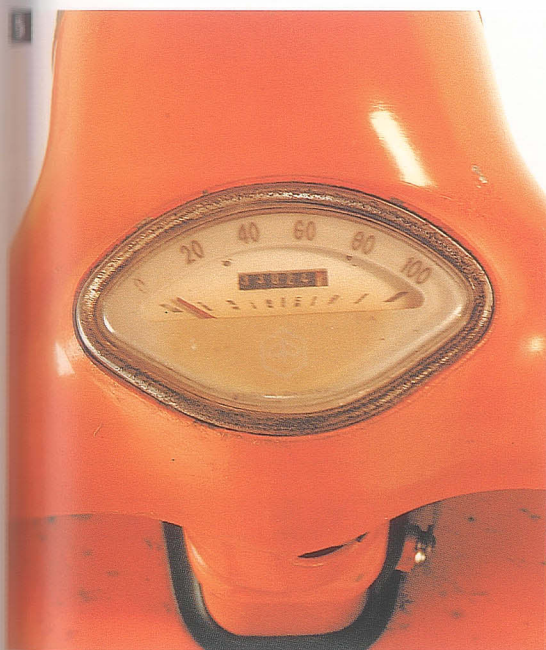
1967

parte posteriore con al centro il fanalino di posizione. Anche il manubrio è differente. Per il resto corrisponde ai vari modelli di cilindrata 50 di produzione di serie.

1 Stemma Motovespa.

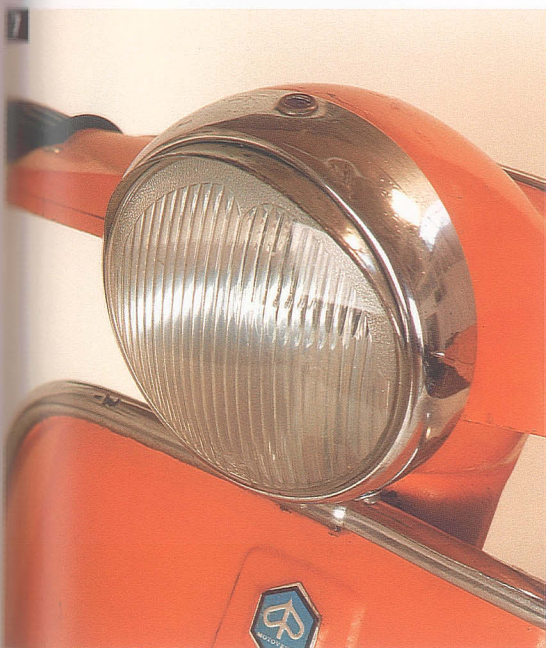
2 Scritta Vespa 75.

3 Manopole a botticella con logo Motovespa.

4 Bauletto portaoggetti.

5 Contachilometri.

6 Particolare della ruota di scorta e fanalino.

7 Gruppo ottico.

8 Complessivo del manubrio singolare.

1967
75

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensioni:	molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione “rotante”, cioè con ammissione regolata direttamente dall’albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 75
Rapporto di compressione:	9:1
Messa in moto:	con leva a pedale sulla destra del veicolo
Cambio:	a 4 velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d’olio
Accensione:	volano magnete con bobina A.T. esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,00x10”
Serbatoio miscela:	serbatoio di capacità lt. 5,6
Consumo:	1,8 lt. per 100 Km
Velocità massima:	70 Km/h

Colore:
Arancio

1951 Usa

Vespa Allstate

1951

Le prime Vespa Allstate sono state importate in America nel 1951,dalla Ditta SEARS & ROBUK CO. Sears non ha negozi ma vende i suoi prodotti, che sono tantissimi, attraverso un catalogo simile al nostro "Postal Market".
Una volta che la persona ha deciso di acquistare un prodotto, l'oggetto gli viene recapitato direttamente a casa.
Prima della Vespa, Sears ha venduto un altro scooter il nazionale Cushman che ha chiamato Allstate è rimasto in catalogo fino al 1950.
Come primo lotto Sears ha importato 1000 Vespe con il codice 788.100; il modello è simile al Mod. "U" del 1953 e senza ammortizzatore sulla sospensione anteriore come nel nostro Mod. "U". Lo stemma sullo scudo è del tipo "smaltato a caldo", il pedale del freno è in acciaio zincato con il gommino di protezione, le striscie della pedana sono solo di alluminio senza la gomma come quelle montate sull'APE in seguito, la leva della messa in moto è in alluminio

con trattamento di passivazione antiossido, con gommino di protezione.
Lo stemma smaltato sullo scudo è scomparso molto presto (si parla di alcune centinaia) dando posto a quello in alluminio di nuovo disegno che rappresenta gli Stati Uniti d'America, nuova anche la posizione sul lato destro dello scudo al posto della classica scritta Vespa.
Dalle poche notizie che si hanno, Sears ha cessato l'importazione delle Vespe Allstate nel 1966 con il Mod. VNB 125 di colore rosso chiamata non più Allstate ma SEARS solamente. Tutti i modelli venduti dal 1951 al 1959 sono di un colore simile a quello della nostra "U" del 53". Ad esclusione delle prime Vespa vendute, il codice del modello è riportato in una targhetta fissata sullo sportellino del carburatore.

1951

Questi i numeri che distinguevano i modelli:
788100
788101
788102
788103
788104
78894490
78894491
78894492
78894493
78894494
78894495
78894430
78894431
78894432
78894470

1 Particolare dell'interruttore luci con coperchio verniciato.

2 Stemma.

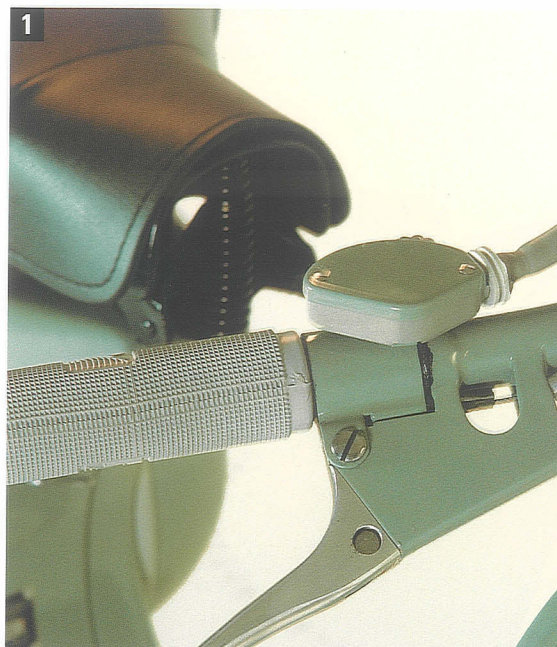
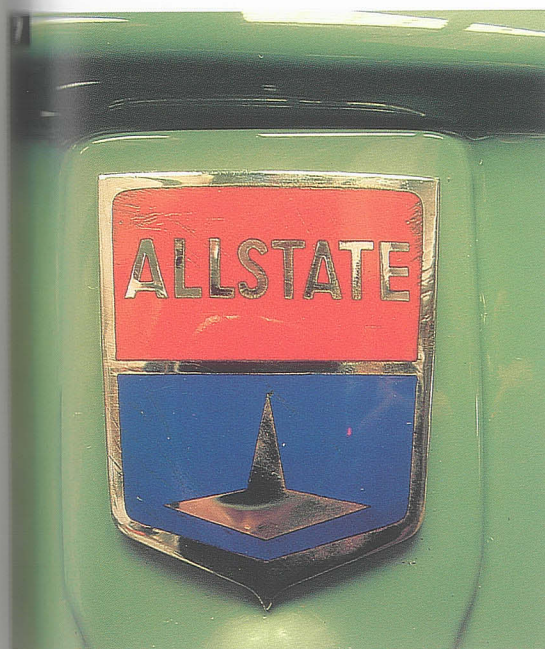
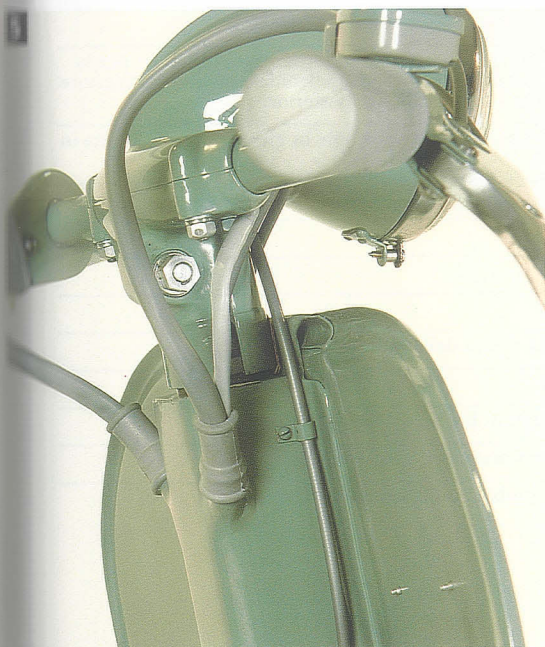
3 Targhetta con descrizione modello.

4 Listelli senza gomma e pedale freno posteriore zincato.

1

2

3

4

5 Ingresso cavi nel telaio.

6 Pneumatici Marcati Allstate.

7 Stemma adottato nei primi modello importati (smaltato a fuoco).

8 Targhetta dei primi modelli importati (senza descrizione modello).

1951 Allstate

Caratteristiche

Telaio:	a guscio di lamiera, a forma aperta e carenata
Sospensioni:	elastica con molla elicoidale e ammortizzatore idraulico per la ruota anteriore, elastica con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto per la posteriore
Motore:	a due tempi con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm^3 124,789
Rapporto di compressione:	6,4
Messa in moto:	a pedale, sulla destra della moto
Cambio:	a tre velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a mezzo volano magnete
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,50x8"

Colore:
Verde pastello

PRODUZIONE PER L'ESTERO

1951 Vespa 125 (mercato svizzero)

1951

Questo modello si distingue da quello per il mercato italiano per tre particolari. I portatarga sono due: uno tradizionale e l'altro è posto sul parafango e faro anteriore per adeguarsi alle normative svizzere che prevedono la targa ripetitiva, il contachilometri è di serie perché obbligatorio e la frenatura è integrale ed è comandata dalla leva destra posta sul manubrio. Con il freno a pedale è possibile agire solo sulla ruota posteriore come nel modello italiano.

Le caratteristiche tecniche sono quelle della Vespa 125 del 1951 (vedi Vespa Tecnica 1).

1951
125

1 Porta targa anteriore.

2 Sdoppiatura dell'impianto frenante.

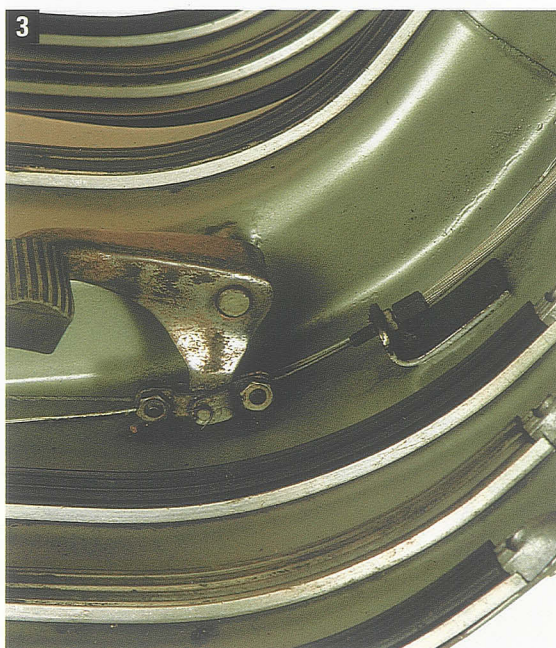
3 Pedale del freno con tiranteria proveniente dalla leva del freno anteriore.

4 Gruppo fili e chiusura bloccasterzo.

1

2

3

4

Colore:
Verde metallizzato

1970 Francia

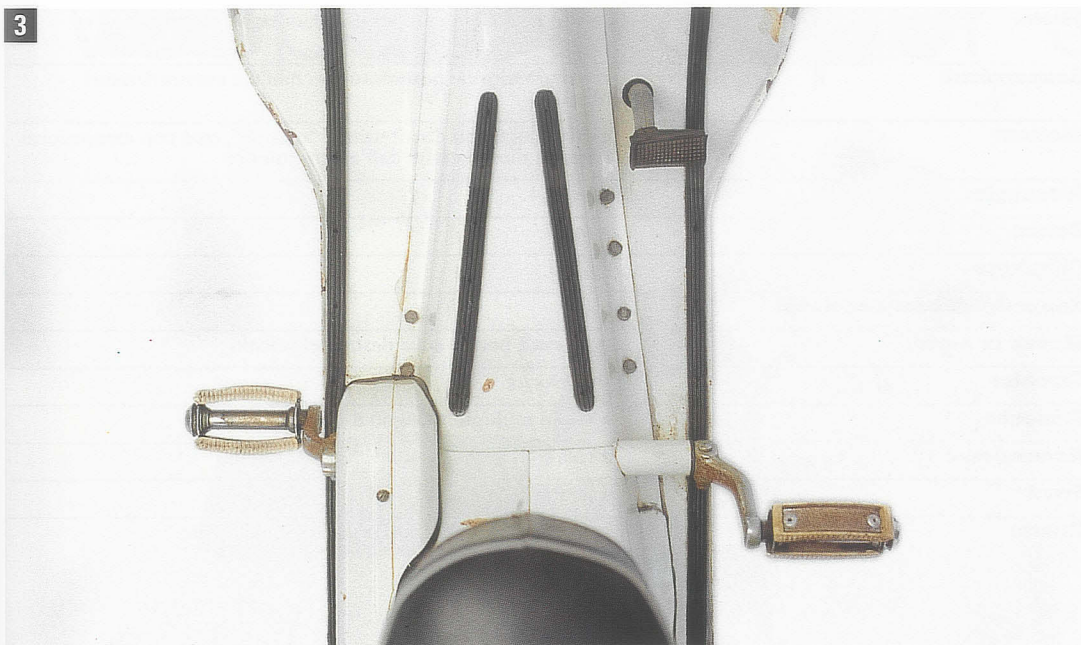
Vespa 50 (con pedali)

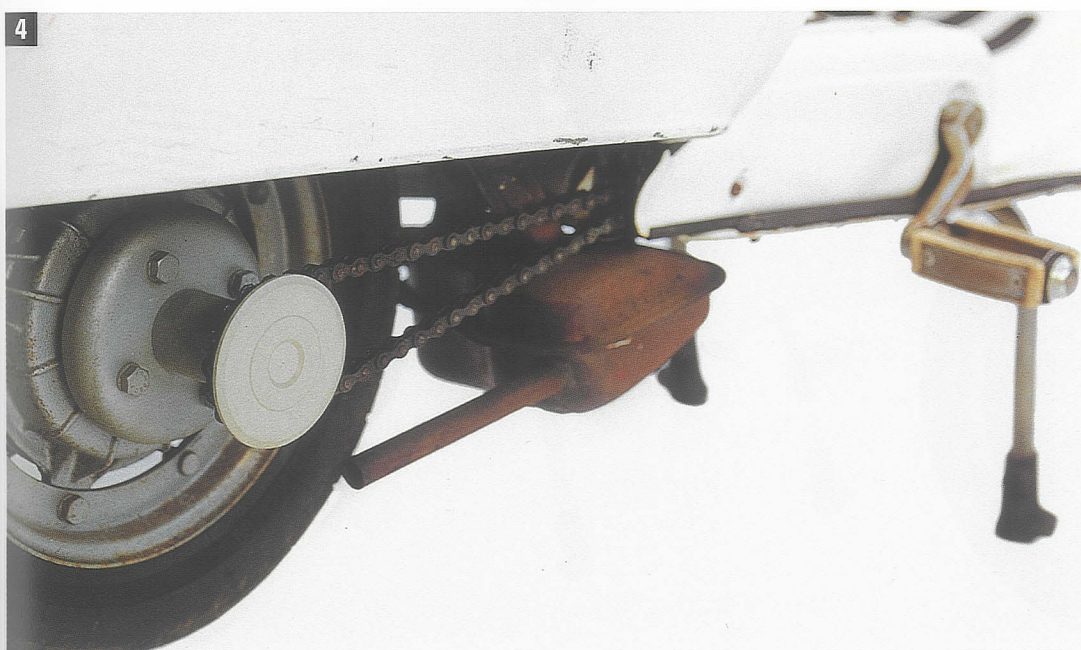
1970

Questo modello e stato costruito esclusivamente per il mercato Francese perché la legislazione vigente in Francia prevedeva tassativamente per i ciclomotori l'obbligo di avere i pedali.
E la Vespa 50 scooter ha dovuto, per entrare in quel mercato, adattare e modificare la Vespa 50 applicando i pedali convenzionali, con corona e catena.
Le caratteristiche tecniche sono quelle della Vespa similare prodotte per gli altri mercati.

1970

1 Vista del manubrio e contachilometri.

2 Vista delle pedane ridotte e del pedale.

3 Vista dei 2 pedali.

4 Vista della ruota libera con protezione.

1970
50

Caratteristiche

Telaio:	a guscio, in lamiera di acciaio stampata a forma aperta e carenata
Sospensioni:	ruota anteriore e posteriore con molle e ammortizzatori idraulici
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante", cioè con ammissione regolata direttamente dall'albero motore
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 50
Rapporto di compressione:	9:1
Messa in moto:	con leva a pedale sulla destra del veicolo
Cambio:	a 3 velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnete con bobina A.T. esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici da 2,75x8"

Il modello fotografato
è di colore
biancospino

1965

Vespa 50 Super Sprint

1965

Motore
Il motore è derivato dal modello di cilindrata maggiore. La cilindrata è di 50 cc che esprime una potenza tale da non poter produrre la Vespa per il mercato italiano. I ciclomotori in Italia non potevano superare 1,5 CV di potenza per essere dichiarati tali. Rimane il cambio a 4 velocità.

Pur avendo queste prestazioni rimane un motore dolce e tipico dei motori Vespa. Il carburatore è posto nella stessa posizione della Vespa 90SS.

Parte della sua potenza è ricavata dall'adozione di una marmitta ad espansione, studiata appositamente per questo modello e montata a vista nella parte posteriore sinistra. La marmitta, in acciaio cromato, ha un caratteristico suono metallico tipicamente sportivo e con il suo aspetto dà maggior grinta a questo modello.

Telaio
Ruote da 3.00-10".

Contachilometri fondo bianco scala a 100.
Il sellone biposto, di colore blu scuro, dalla conformazione piccola e gradevole con forma sportiva, si apre anteriormente in senso contrario all'usuale (è l'unico modello di Vespa ad adottare questa soluzione). Per la prima ed unica volta la ruota di scorta, munita di due coppe copricerchi in tinta con la Vespa, è montata centralmente con sopra un bauletto porta oggetti a forma di piccolo serbatoio, con cuscino poggiapetto in tinta con la sella, che consente una posizione di guida sportiva al pilota.
La ruota di scorta è fissata con un bullone da avvitare all'interno del bauletto.
Ai due lati del bauletto sono applicati gli adesivi recanti la scritta "50 Super Sprint". Il manubrio è stretto e leggermente abbassato, il parafango anteriore filante. Lo scudo anteriore è rastremato verso l'alto, per migliorare la resistenza all'avanzamento.

1965

La scritta Vespa anteriore è ridotta e in rilievo, la posteriore reca la scritta "S. Sprint 50" in rilievo ed è in alluminio lucido.
La verniciatura è di colore bianco.

1 Fanalino posteriore che si differenzia da quello della 90 SS per avere il catadiottro più ampio e ricavato nella fusione del trasparente.

2 Vista del motore.

3 Manubrio e bauletto.

Chi Vespa... mangia le mele

1965
50SS

Caratteristiche

Telaio:	a scocca portante
Sospensioni:	molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a doppio effetto
Motore:	a 2 tempi
Alesaggio:	mm 47
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm^3 50
Rapporto di compressione:	8,7
Messa in moto:	a pedale
Cambio:	a 4 marce con comando sul manubrio sul lato sinistro
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnete con bobina A.T. esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici 3,00x10"
Serbatoio miscela:	capacità totale lt. 5,6 di miscela benzina-olio
Velocità massima:	85,02 Km/h

Colore:
Biancospino
Blu
Rosso

1971 Estero

Racer 90

1971

La Vespa 90 Racer sostituisce la 90 SS ma in versione più economica, ed è prodotta esclusivamente per il mercato estero. La carrozzeria è quella della Vespa Primavera (ma priva di bauletto sul lato sinistro), si differenzia per il contachilometri con scala a 120 km/h graduata sia in miglia che in chilometri, le frecce sono montate all'estremità delle manopole, la meccanica è quella della 90 SS il prefisso del telaio diventa VSS2T.

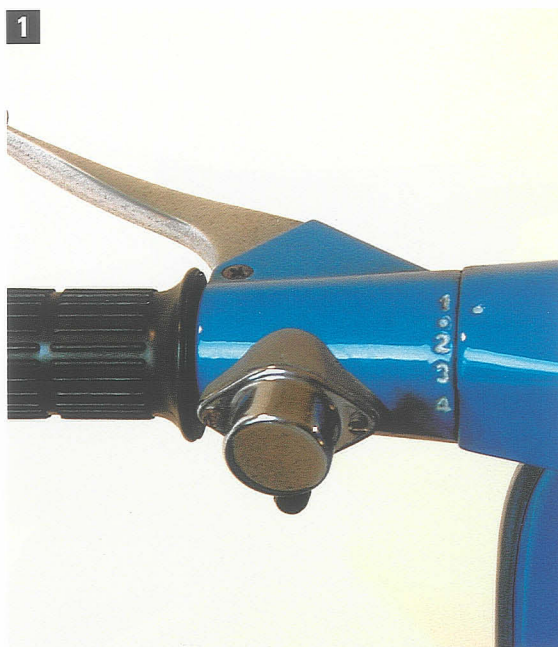
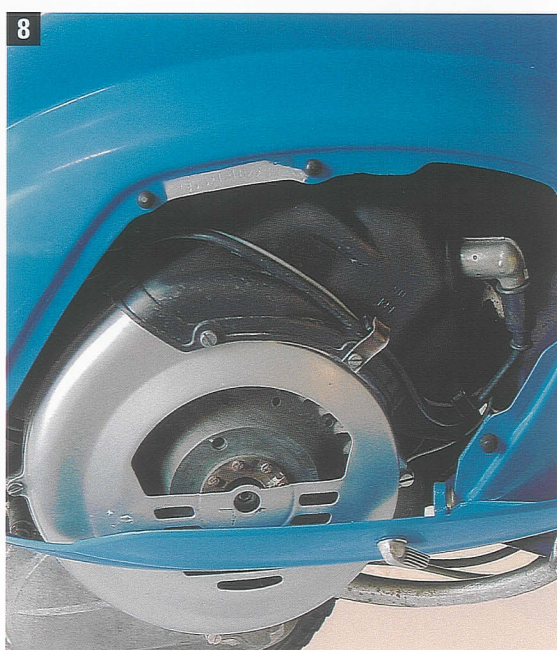
Racer 90

1971

1 Interruttore delle frecce di direzione montato sul manicotto del cambio.

2 Primo piano della freccia direzionale.

3 Clacson di particolare design.

4 Contachilometri con doppia scala km/h (Mph).

Racer 90

5 Targhetta di identificazione del veicolo fissata sul fianco del trave centrale.

6 Fanale con catadiottro di grandi dimensioni.

7 Scritta e logo Piaggio.

8 Vista generale del motore.

1971 Racer 90

Caratteristiche

Telaio:	a scocca portante in lamiera d'acciaio
Sospensioni:	anter. e poster. a molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante"
Alesaggio:	mm 47
Corsa:	mm 51
Cilindrata:	cm^3 88,5
Rapporto di compressione:	8,7
Messa in moto:	con leva a pedale sulla destra del veicolo
Cambio:	a quattro velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnete con bobina A.T. esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici da 3,00x10"
Velocità:	80 Km all'ora

Colore:
Azzurro

1979 Estero

Sprinter 50

1979

La Vespa 50 Sprinter è il seguito della 50 SS e come questa è venduta solo all'estero in quanto il suo motore non è conforme al nostro codice della strada che per i ciclomotori prevede una potenza massima di HP 1,5.
Il telaio è quello della Vespa 50 R con le seguenti varianti: manubrio più grande (quello della primavera) il contachilometri con scala a 120 graduata sia in miglia che in chilometri, obbligatorio all'estero come le frecce montate all'estremità delle manopole, il fanalino posteriore è quello della 50 SS come il motore che è a quattro velocità, il prefisso del telaio è V5SS2T.

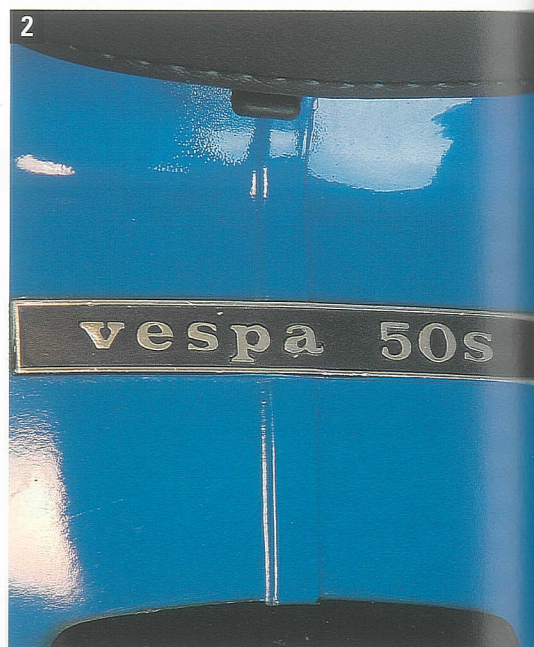
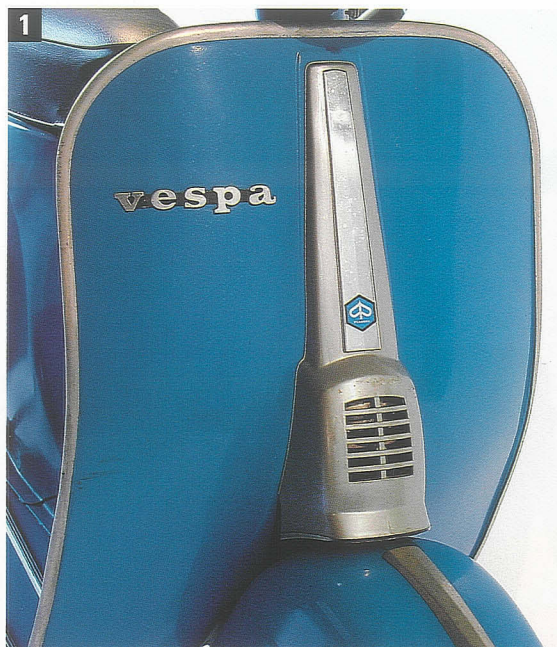
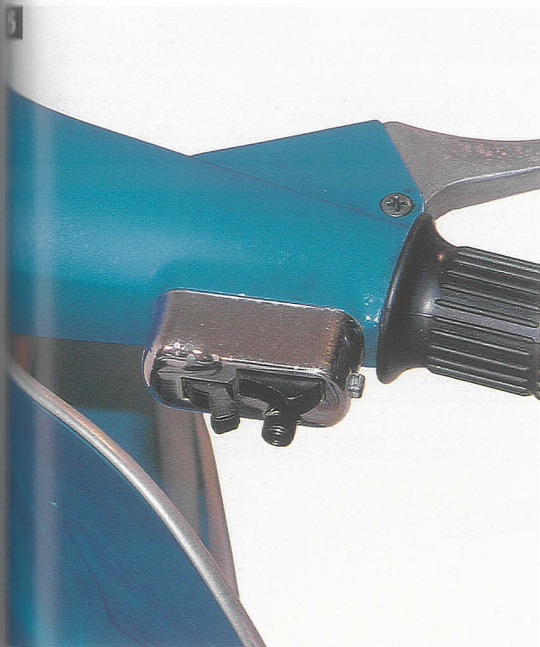
Sprinter 50

1979

1 Primo piano dello scudo anteriore.

2 Targhetta posteriore.

3 Targhetta di identificazione veicolo fissata sul lato del trave centrale.

4 Chiusura bloccasterzo.

5 Commutatore luci.

6 Fanalino posteriore.

1979 Sprinter 50

Caratteristiche

Telaio:	a scocca portante in lamiera d'acciaio
Sospensioni:	anter. e poster. a molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto
Motore:	a due tempi, con distribuzione "rotante"
Alesaggio:	mm 38,4
Corsa:	mm 43
Cilindrata:	cm^3 49,77
Messa in moto:	con leva a pedale sulla destra del veicolo
Cambio:	a quattro velocità
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	volano magnete con bobina A.T. esterna
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici da 3,00x10"

Colore:
Azzurro

1952

Moscone

(motore fuoribordo)

1952

Il fuori bordo Moscone nasce nel 1949, ribattezzato la Vespa del mare, è stato presentato nella primavera di quell'anno alla Fiera di Milano. Questo nuovo prodotto Piaggio contribuisce allo sviluppo del turismo nautico in Italia per la particolare conformazione delle nostre coste.
Il Moscone ha un motore bicilindrico a due tempi da 100 cc, sviluppa una potenza di 3,3 HP, a 4000 giri, accensione a volano magnete con due bobine esterne, i cavi e le candele sono opportunamente schermati e a tenuta stagna, l'avviamento è del tipo a strappo, raffreddamento ad acqua con pompa volumetrica autoadescante e autoregolante.
L'elica a due pale è in lega leggera speciale, anticorrosione così come tutto il resto del motore.
La retromarcia avviene con la rotazione del motore, lo scarico subaqueo ne rende silenzioso il funzionamento.
Il peso complessivo è di soli 17 chilogrammi, raccolto, compatto e com-

pletamente carenato, con questo fuoribordo e con un'imbarcazione medio piccola è possibile ottenere una velocità variabile da un minimo di 2,5 a 12 chilometri orari, con una autonomia di combustibile di 3 ore e mezza, a velocità di crecera mentre 2 ore a velocità massima. Il Moscone viene fornito con piede corto o lungo a seconda delle imbarcazioni che lo montano.

Del moscone è stata fatta anche una versione monocilindrica e con potenza inferiore.

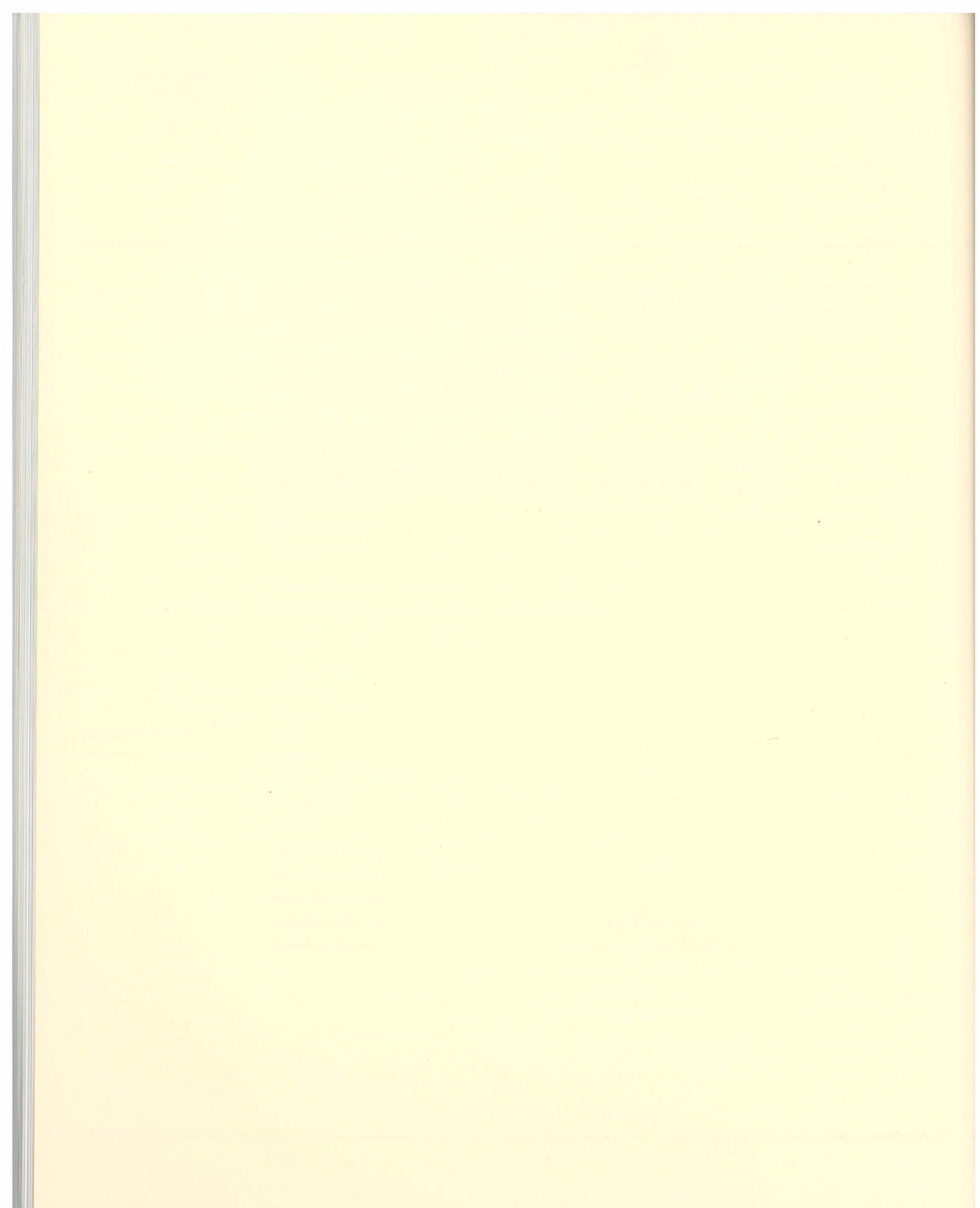
1952

Caratteristiche Moscone 100 cc

Ciclo:	2 tempi
Cilindri:	2 orizzontali sovrapposti
Manovelle:	a 180°
Potenza effettiva:	3,3 hp a 4000 giri/min.
Alesaggio:	mm 40
Corsa:	mm 39,6
Cilindrata totale:	cm^3 99,5
Distribuzione:	a 2 luci con aspirazione rotativa all'asse
Rapporto di compressione:	6,5:1
Raffreddamento:	ad acqua con circolazione forzata
Lubrificazione:	a miscela con benzina-olio 5%
Accensione:	a mezzo volano magnete con 2 circuiti indipendenti, per l'accensione alternata nei 2 cilindri
Peso del motore completo:	kg 17,905
Peso del motore completo con prolunga:	kg 18,450

Caratteristiche Moscone 50 cc

Ciclo:	2 tempi
Cilindri:	1 orizzontale
Aspirazione:	regolata dall'albero motore
Alesaggio:	mm 40
Corsa:	mm 39,6
Cilindrata totale:	cm^3 49,76
Rapporto di compressione:	6,5
Peso del motore:	kg 13,5
Potenza effettiva:	1,6 hp a 4500 giri/min.
Lubrificazione:	a miscela con benzina-olio 5%

VEICOLI SPECIALI, DA CORSA E DA RECORD

1951

Vespa Sport

1951

Già nel 1948, derivata strettamente dalla serie ed andando avanti fino al 1951, sono stati costruiti vari modelli di Vespa Sport.

Il veicolo si differenzia per avere lo scudo anteriore più stretto e più chiuso per aumentare l'aerodinamicità e la pedana rialzata, il manubrio più stretto, lo sportello del carburatore bombato, inoltre è aumentata l'autonomia tramite la maggiorazione del serbatoio della miscela che sporge nella parte posteriore dietro la sella. Il serbatoio, con il passare degli anni, ha avuto molteplici evoluzioni: all'inizio la parte rialzata è addirittura una scatola rettangolare di lamiera, in un secondo tempo prende la forma più aerodinamica nella parte posteriore, ma rimane sempre piuttosto squadrato. Con il modello del 1951 assumerà un design molto più tondeggiante che diventerà definitivo con qualche piccola modifica in tutti gli altri modelli Sport successivi.

I rapporti del cambio sono diversi, il

gruppo termico ha i condotti lucidati, un diagramma di distribuzione diverso, un carburatore del tipo sportivo con aspirazione a cornetto. I dischi della frizione rimangono invariati nel diametro ma sono tutti in metallo.

La marmitta è esternamente uguale al modello di serie fissata ma completamente modificata nella parte interna. Ha la ruota di scorta di serie fissata con il classico supporto che ritroviamo su tutte le altre Vespa sportive. Questa particolare disposizione della ruota consente al pilota di stringere le gambe su di essa e fare corpo unico con il mezzo per avere una guida più motociclistica.

1951

1 Vista della sospensione posteriore e selettore cambio.

2 Manubrio con vista del manettino comando parzializzatore.

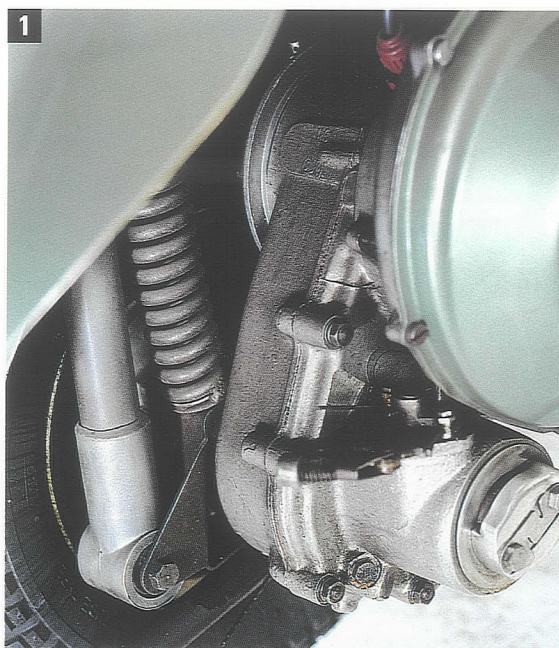
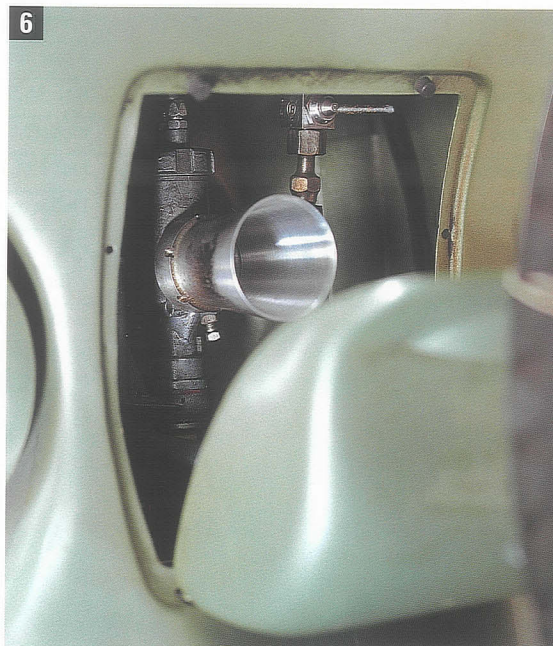
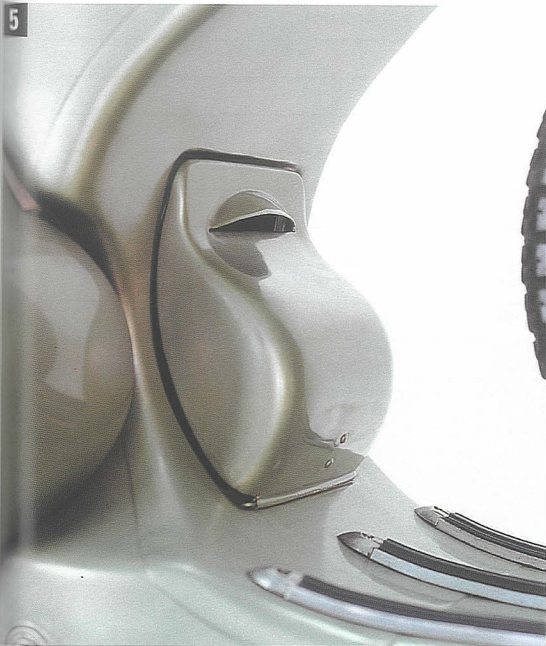
3 Serbatoio maggiorato.

4 Particolare dell'ingresso dei fili di comando.

1

2

3

4

5 Sportello di forma maggiorata per ospitare il cornetto del carburatore.

6 Vista del carburatore sportivo munito di cornetto di aspirazione e del rubinetto miscela munito di decantatore.

7 Complessivo motore.

1951
Sport

Caratteristiche

Telaio:	a scocca portante in lamiera d'acciaio
Motore:	a due tempi
Alesaggio:	mm 56,5
Corsa:	mm 49,8
Cilindrata:	cm^3 124,789
Carburatore:	Dellorto RB22
Rapporto di compressione:	6,5
Frizione:	a dischi multipli metallici in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnetico tipo Piaggio
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili con pneumatici da 3,50x8"

Colore:
Verde metallizzato

1952

Sport (Sei Giorni)

1952

La limitata serie dei veicoli prodotti è stata venduta ai concessionari che l'hanno affidate per disputare le gare di regolarità e di gran fondo, compresa la Mille Chilometri, mettendosi in lustro nelle varie manifestazioni.
L'esemplare fotografato, l'unico di nostra conoscenza in stato di conservazione, ha all'attivo poche centinaia di chilometri tutte effettuati dal proprietario in gare rievocative.
Questo modello è quello più vicino al modello ufficiale che ha corso la Sei Giorni. Esteticamente simile, si distingue a prima vista per il faro che è l'unico particolare di serie; non ha lo sgocciolatoio sulla pedana che evita la permanenza dei detriti e delle acque raccolte nei percorsi in fuoristrada; la ruota di scorta da 8 pollici è singola e non ha integrato nel fissaggio superiore il porta tabella di marcia; non ha le sacche porta oggetti dietro lo scudo per un kit rapido di riparazione.
I pneumatici rinforzati e con mescola speciale sono stati costruiti apposi-

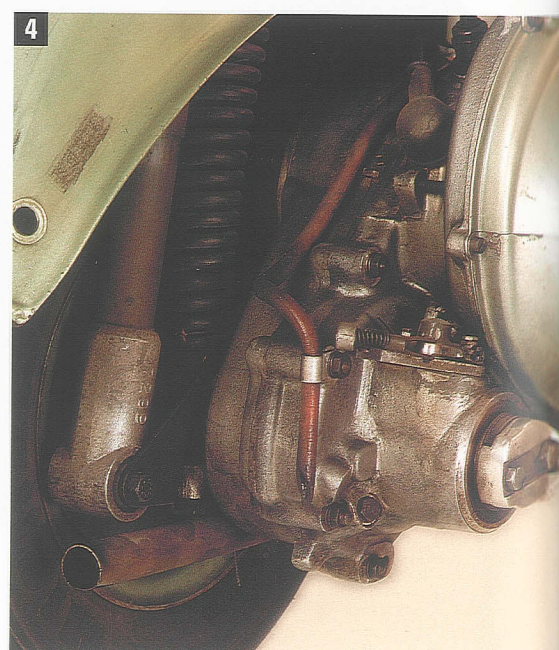
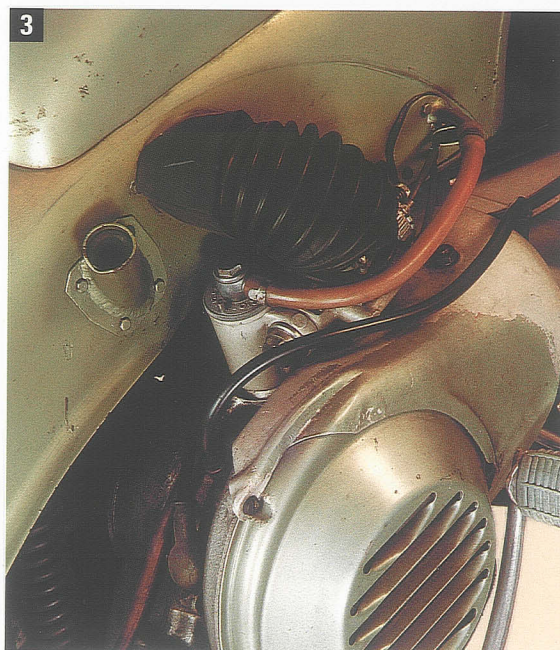
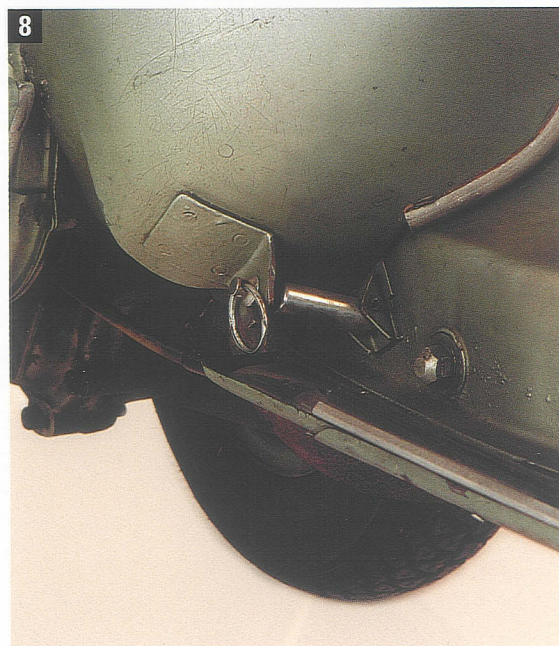
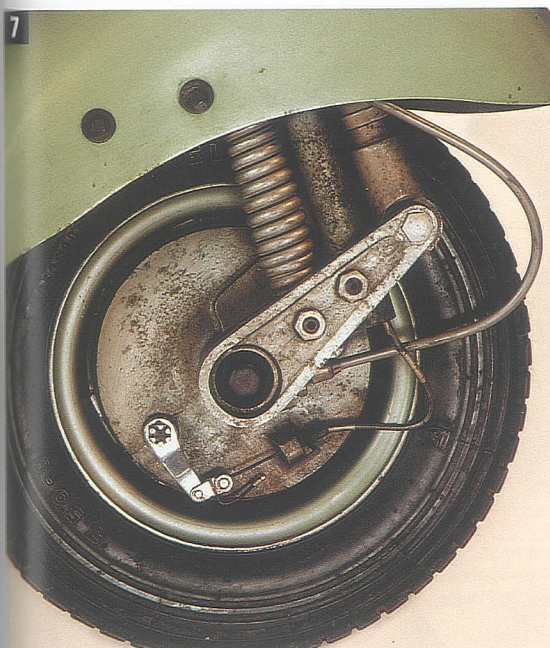
tamente dalla Pirelli e recano la scritta Z corsa.

1952

1 Rinforzo telaio nella parte anteriore dello scudo.

2 Parte interna della sacca destra con in evidenza perno di fissaggio.

3 Complessivo motore.

4 Particolare del carter centrale fuso in terra con la tipica protuberanza nella parte bassa.

5 Innesto per il passaggio nel telaio del tubo della miscela.

6 Complessivo di scarico.

7 Sospensione anteriore con vista dei freni di grande diametro.

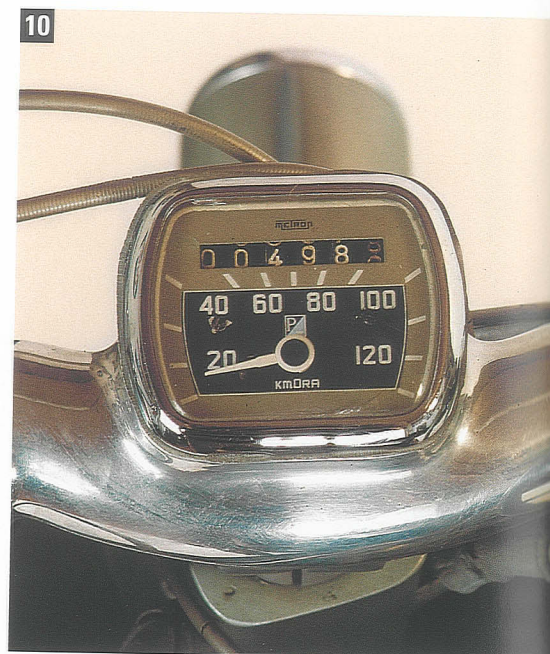
8 Esclusivo fissaggio del cofano motore.

1952

9 Vista parziale del comando rapido dell'acceleratore e interruttore luci.

10 Contachilometri.

11 Manettino comando parzializzatore.

12 Dotazione di serie: pompa e sacca porta attrezzi.

Caratteristiche

Telaio:	scocca portante in lamiera d'acciaio
Sospensioni ruote:	ant. e post. elastiche con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto
Motore:	a due tempi ad incrocio di corrente con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 54
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 124,2
Potenza effettiva a 6750 giri:	HP 7
Rapporto di compressione:	7,5:1
Carburatore:	tipo Dellorto SSI 23C costruito appositamente per questo modello
Depuratore aria:	a rete metallica è sistemato all'interno della scocca tra diaframma e serbatoio benzina, collegato al carburatore con un soffietto di gomma attraverso un foro situato sul lato destro della scocca
Trasmissione:	diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi e ingranaggi del cambio
Messa in moto:	a pedale, sulla destra della moto
Cambio:	a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa. Comando abbinato alla frizione e disposto sulla manopola sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli metallici in bagno d'olio, comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo volano magnete con bobina A.T. interna
Illuminazione:	a mezzo volano magnete con corrente alternata che alimenta il faro anteriore (a due luci) e il fanalino posteriore. Nel vano carburatore è sistemata un'impedenza per una tensione costante sulle lampade
Freni:	a tamburo, in ghisa, di grande diametro con alettature per il raffreddamento. Ganasce di diametro e larghezza maggiorate e dotate di ferodi speciali
Ruote:	cerchi rinforzati scomponibili con pneumatici Pirelli tipo Corsa da 3,50x8"
Ruota di scorta:	dimensioni e costruzione uguale alle altre, fissata centralmente alla pedana con sistema rapido
Serbatoio miscela:	la capacità totale è di lt. 11 e consente una autonomia di 220 km circa
Cofano motore:	per agevolare eventuali operazioni al motore, il cofano si stacca completamente dalla scocca e il gancio di fissaggio consente una rapidissima apertura. Lo smontaggio avviene senza abbassare il pedale della messa in moto
Contachilometri:	è sistemato sul supporto centrale del manubrio e collegato, con una trasmissione interna al tubo sterzo, con l'asse della ruota anteriore. Il fondo scala è 120 km/h

1952 Sei Giorni

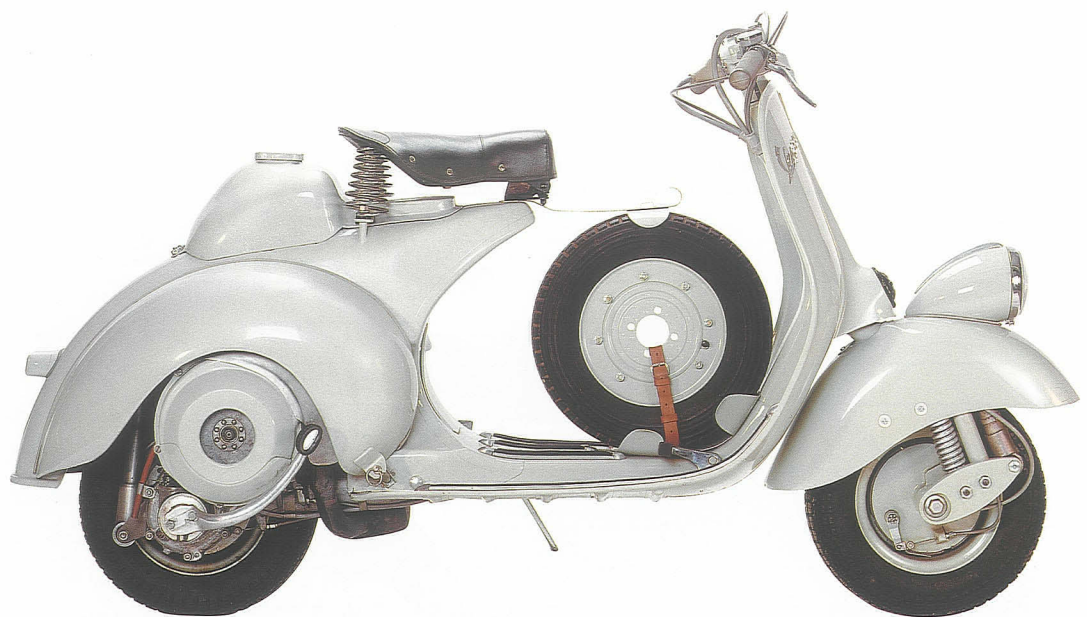
Caratteristiche

Antifurto:	uguale a quello montato nelle Vespe di serie
Cavalletto:	sotto la pedana lato sinistro, è applicato un cavalletto di sostegno ad una sola gamba facilmente azionabile col piede. Una molla di richiamo lo tiene durante la marcia aderente alla pedana impedendone le vibrazioni
Attrezzi di corredo:	1 chiave a tubo quadrupla - 3 chiavi piane semplici - 1 chiave piana doppia - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente ad una pompa per pneumatici, alla busta di collaudo, nella sacca porta attrezzi sul lato sinistro della moto
Consumo:	lt 4,5 ogni 100 km
Velocità max:	95 km all'ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	630 mm
Lunghezza max della moto:	1680 mm
Altezza max della moto:	950 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	250 mm
Raggio di volta:	1,5 mt
Peso totale a vuoto:	95 Kg circa

Colore:
Verde metallizzato

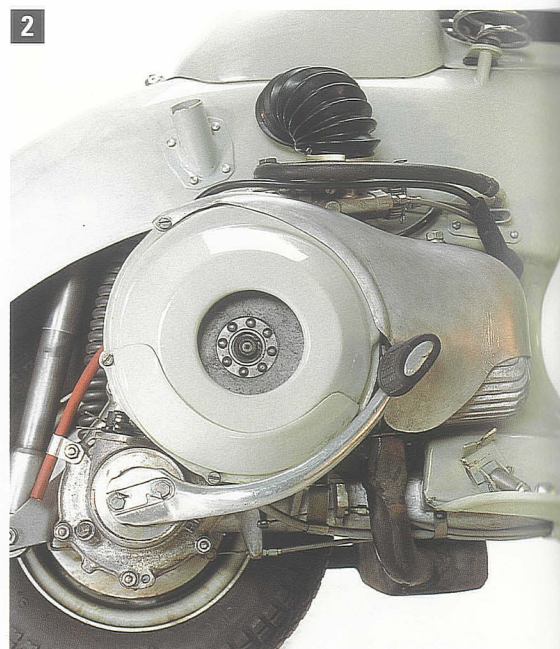
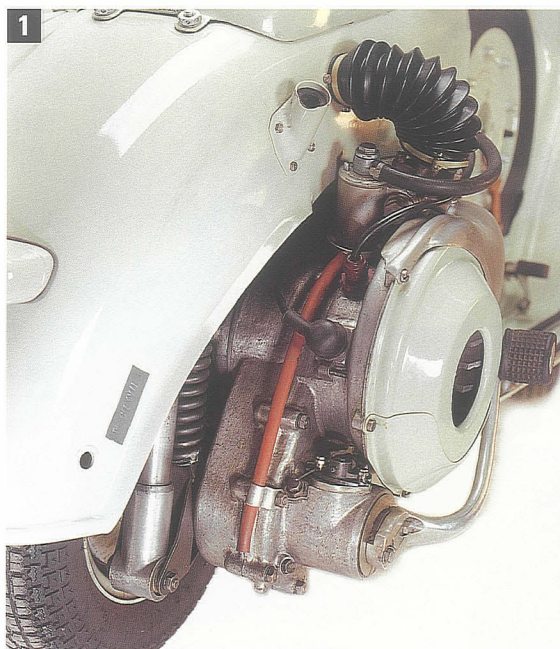
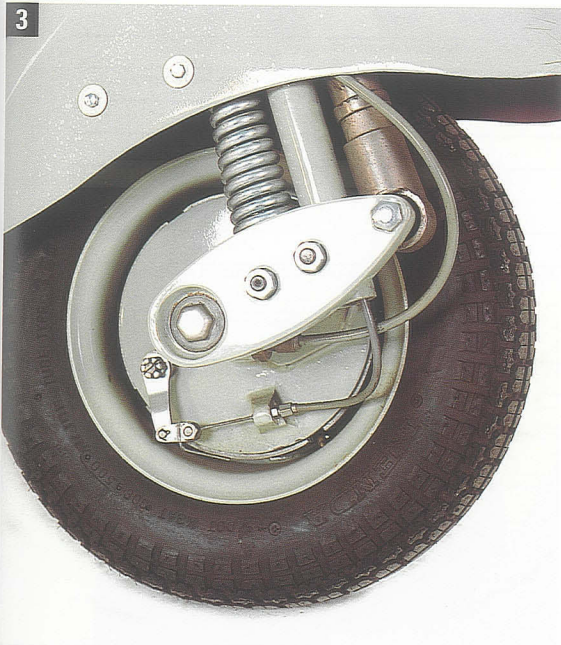
1953
Sport 53

1953

Nel 1953 con questo modello ha fine la serie delle Vespa Sport. Il colore è lo stesso del modello di serie presentato nello stesso anno (grigio beige pastello).
Esteticamente è simile al modello precedente con la particolarità più evidente sulla sospensione anteriore più robusta e di forma ad oliva.
Il tappo del serbatoio della miscela cambia foggia: ad apertura rapida e innesto a baionetta.
Il motore deriva dalla Vespa di serie modello 53, con le seguenti varianti: gruppo termico uguale alla Sport 1952 ad esclusione della posizione della candela che in questo modello è inclinata verso l'alto. Il carburatore è lo stesso: Dellorto P23SSI. La frizione è uguale al modello Sport 1952. Il selettore del cambio è all'interno del motore. Cambia il cofano motore che è di diverso disegno e in lamiera d'acciaio. I cerchi ruota, sono gli stemmi del modello Sport 1952.

Sport 53

1953

1 Complessivo motore e in primo piano il numero del telaio.

2 Primo piano del convogliatore dell'aria con rinforzo di lamiera d'acciaio nella parte bassa.

3 Sospensione anteriore, rinforzata e di nuova foggia.

4 Tappo serbatoio con catenella.

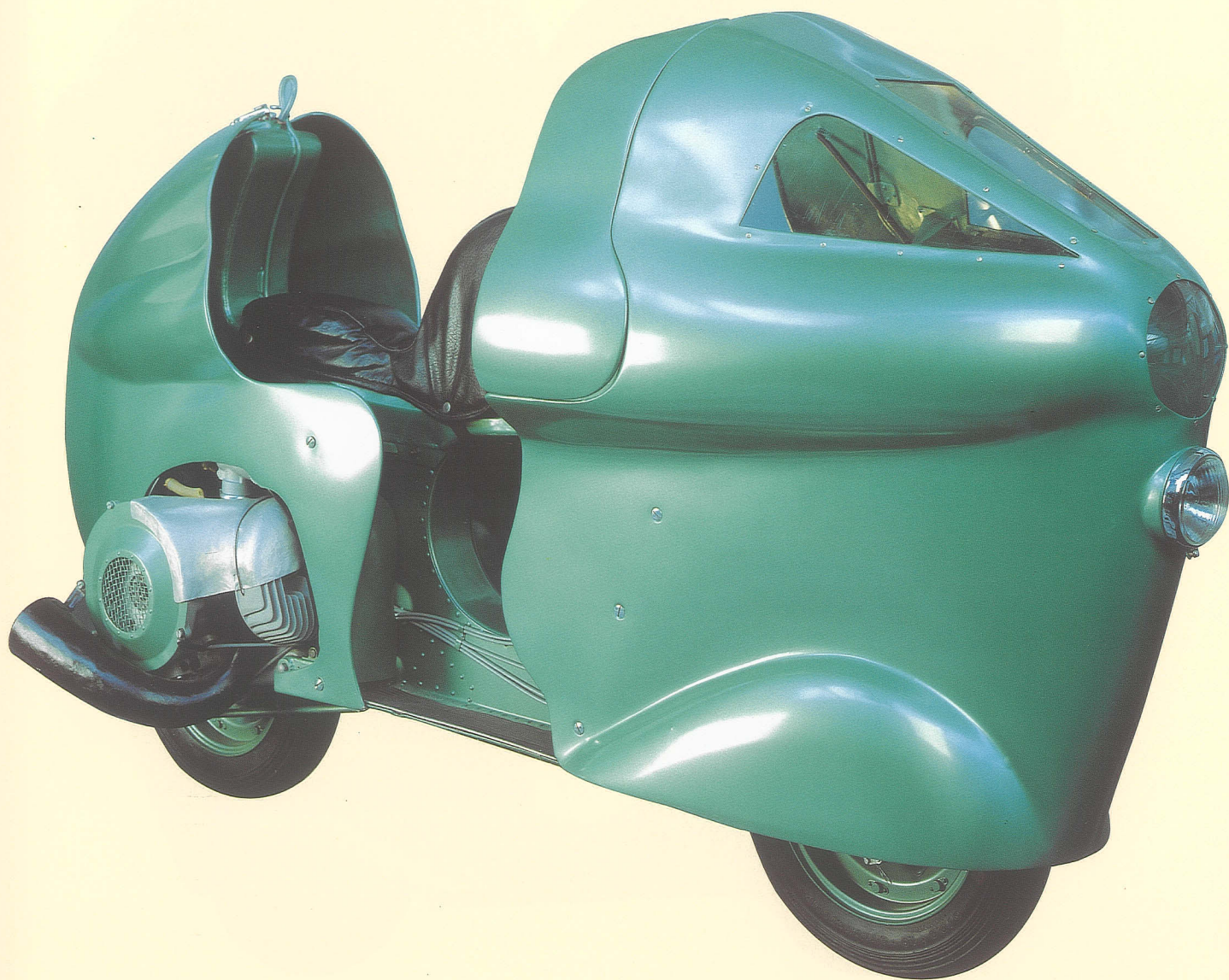
5 Plancia comandi.

1953 Sport 53

Caratteristiche

Telaio:	a scocca portante in lamiera d'acciaio, a forma aperta e carenata
Sospensioni ruote:	elastiche con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico a doppio effetto
Motore:	a due tempi ad incrocio di corrente con cilindro orizzontale in ghisa e testa riportata in lega leggera
Alesaggio:	mm 54
Corsa:	mm 54
Cilindrata:	cm^3 124,2
Potenza effettiva a 6750 giri:	HP 7
Rapporto di compressione:	7,5:1
Carburatore:	tipo Dall'Orto SSI 23C. È piazzato al di sopra del cilindro, al quale è collegato mediante il raccordo di ammissione
Depuratore aria:	è sistemato all'interno della scocca tra diaframma e serbatoio benzina. È collegato col carburatore con un soffietto di gomma attraverso un foro situato sul lato destro della scocca
Trasmissione:	diretta dal motore alla ruota posteriore attraverso frizione, ingranaggio parastrappi e ingranaggi del cambio
Messa in moto:	a pedale, sulla destra della moto
Cambio di marcia:	a tre velocità con ingranaggi in bagno d'olio sempre in presa. Comando abbinato alla frizione e disposto sulla manopola sinistra del manubrio
Frizione:	a dischi multipli metallici abbondantemente lubrificati, comandabile a mezzo leva e trasmissione flessibile registrabile
Accensione:	a mezzo volano magnete con bobina A.T. interna
Illuminazione:	a mezzo volano magnete con corrente alternata che alimenta il faro anteriore (a due luci) e il fanalino posteriore. Nella camera sotto la sella è sistemata un'impedenza per una tensione costante sulle lampade
Freni:	a tamburo, in ghisa, di grande diametro con alettature per il raffreddamento. Ganasce di diametro e larghezza maggiorate e dotate di ferodi speciali
Ruote:	cerchi rinforzati scomponibili con pneumatici Pirelli tipo Corsa da 3,50x8"
Ruota di scorta:	dimensioni e costruzione uguale alle altre, fissata centralmente alla pedana con sistema rapido
Serbatoio miscela:	la capacità totale è di lt. 11 e consente una autonomia di 220 km circa
Cofano motore:	per agevolare eventuali operazioni al motore, il cofano si stacca completamente dalla scocca e il gancio di fissaggio consente una rapidissima apertura. Lo smontaggio avviene senza abbassare il pedale della messa in moto
Contachilometri:	è sistemato sul supporto centrale del manubrio e collegato, con una trasmissione interna al tubo sterzo, con l'asse della ruota anteriore. Il fondo scala è 120 km/h
Antifurto:	uguale a quello montato nelle Vespe di serie
Cavalletto:	sotto la pedana lato sinistro, è applicato un cavalletto di sostegno ad una sola gamba facilmente azionabile col piede. Una molla di richiamo lo tiene durante la marcia aderente alla pedana impedendone le vibrazioni
Attrezzi di corredo:	1 chiave a tubo quadrupla - 3 chiavi piane semplici - 1 chiave piana doppia - 1 cacciavite. Il tutto contenuto in una borsa in tela sistemata, unitamente ad un apompa per pneumatici, alla busta di collaudo, nella sacca porta attrezzi sul lato sinistro della moto
Consumo:	lt 4,5 ogni 100 km
Velocità max:	95 km all'ora
Interasse ruote:	1160 mm
Larghezza max sul manubrio:	630 mm
Lunghezza max della moto:	1680 mm
Altezza max della moto:	950 mm
Altezza sulla sella da terra:	790 mm
Altezza minima pedana:	250 mm
Raggio di volta:	1,5 mt
Peso totale a vuoto:	95 Kg circa

Colore:
Grigio Beige

1950
Montlhery

1950

La Vespa non è stata concepita come una macchina per correre. Ma i clienti, fin dall'inizio cominciano a discutere della sua superiorità con i proprietari di moto o scooters di altre marche e, dopo infiammate discussioni, la conclusione è quasi sempre una sfida di velocità o di resistenza, o di adattabilità a qualsiasi tipo di percorso. Qualcuno poi ha cominciato ad iscriversi a gare di regolarità o di velocità in circuito, col risultato che quel pacioso e discusso scooter si rivela anche un ottimo corridore, in grado di dare filo da torcere a rivali di ogni genere. Ben presto la stessa, Casa costruttrice ha deciso di misurarsi nelle competizioni, preparando presso il proprio reparto esperienze degli esemplari appositamente elaborati, conscia del ritorno propagandistico che i successi sportivi potevano procurarle. In particolare i risultati positivi della Vespa sono sostenuti dalla grande affidabilità del suo motore resistente ad ogni sforzo. Da qui la decisione di dare una dimo-

strazione ufficiale battendo i records mondiali di velocità sulle lunghe distanze. Siamo nel 1949 ed il compito di realizzare questo programma è affidato agli ingegneri Casini e Carbonero. Le macchine deve essere il più vicino possibile alla Vespa di produzione; il motore deve essere sostanzialmente lo stesso, come pure la struttura del telaio e delle sospensioni. La carenatura, indispensabile per tali prove, non è un problema, data la lunga esperienza aeronautica della Piaggio in relazione alle forme aerodinamiche a basso CX: viene realizzata in due parti, di cui l'anteriore sposa perfettamente la sagoma del pilota che a bordo assume una posizione, se pur abbassata, identica a quella che deve assumere su una Vespa di serie. La parte posteriore a sua volta completa, in forma di codone, forma un tutt'uno con la linea dei fianchi e della schiena del pilota. Il telaio vero e proprio, ancora di struttura molto simile a quello di serie, è realizzato con lamiera di

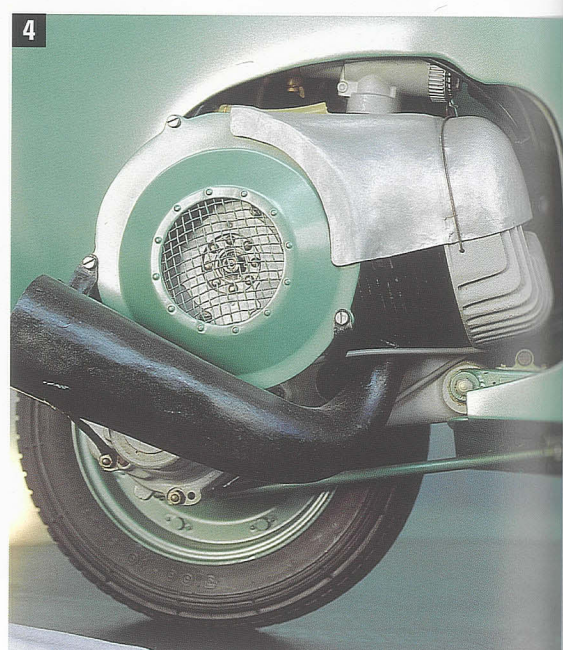
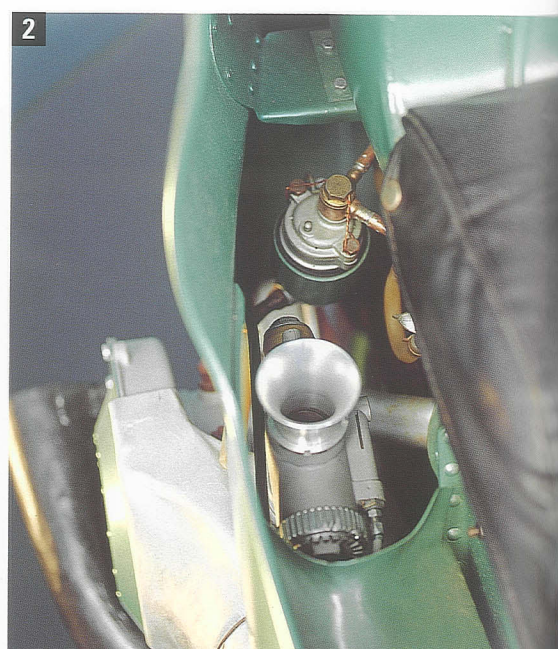
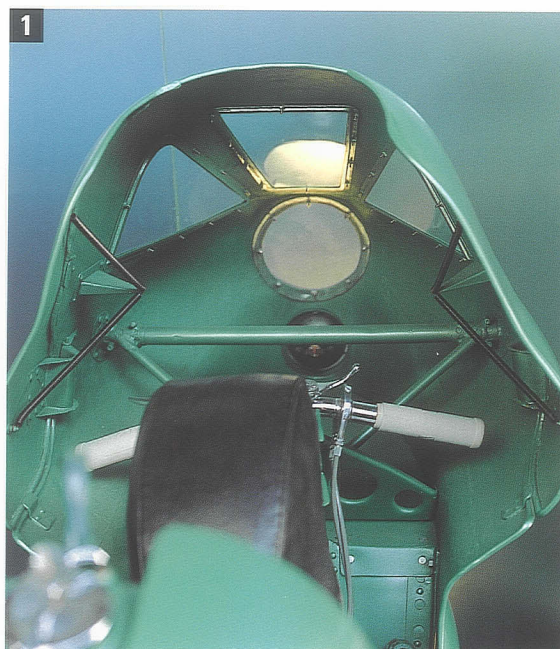
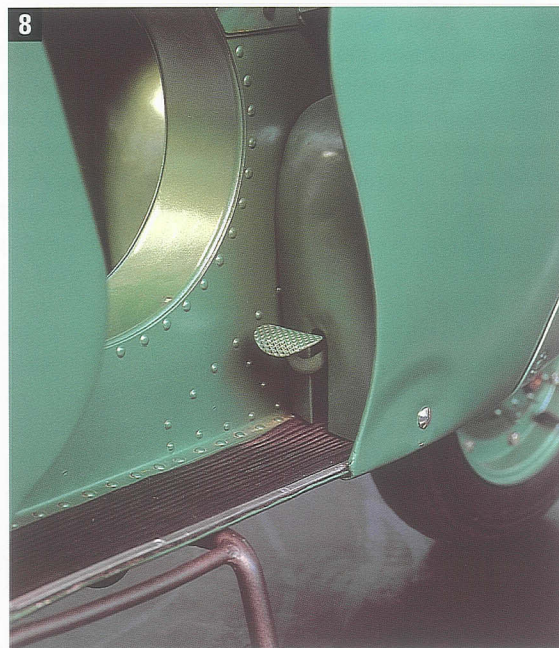
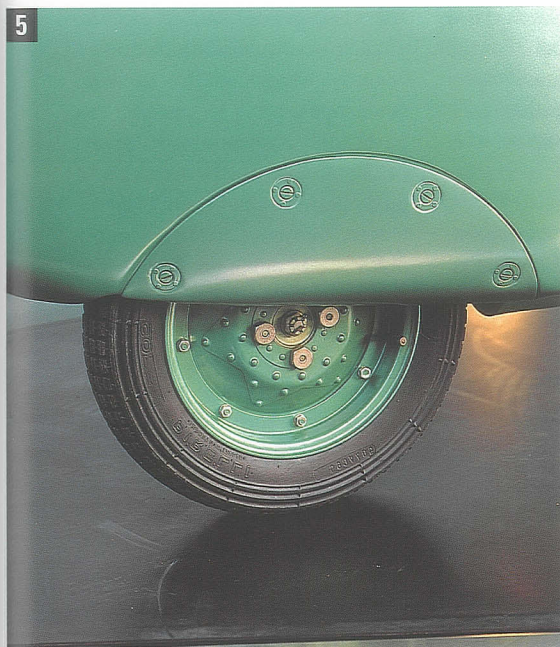
1950

duralluminio (Ergal) riunite per chiodatura, quindi piuttosto leggero. Il serbatoio molto capiente parte da dietro la schiena del pilota e attraversando la sella esce di nuovo tra le gambe del conduttore. Ricoperto da un cuscino, offre appoggio al busto del pilota. Da notare che detto serbatoio non si prolunga a congiungersi con la zona sterzo, altrimenti se andasse a chiudere la parte anteriore del vano gambe, la macchina non potrebbe più, secondo i regolamenti delle competizioni, essere considerata uno scooter, ma una motoleggera ed ovviamente, per l'immagine Vespa ciò sarebbe controproducente. Il motore è sostanzialmente simile a quello di serie nell'aspetto ma completamente diverso sulle singole parti, il grande carburatore SS è montato direttamente sul cilindro tramite un collettore munito di alette di raffreddamento. L'impianto di accensione è a volano magnete. Lo scarico è molto corto e conformato a megafono. Durante le ore notturne,

1 Posto di guida.

2 Vista del grande carburatore SS con relativa vaschetta separata.

3 Vista parziale del serbatoio miscela con all'estremità il tappo per il rifornimento.

4 Complessivo motore.

all'interno della carenatura sono stati montati due accumulatori per alimentare il piccolo faro anteriore. Il 23 marzo 1950 un gruppo di tecnici guidati da Carbonero e Casini ed i piloti Mazzoncini, Spadoni e Castiglioni partono per Monthléry, in Francia. Al mattino del giorno 24 hanno inizio le prove malgrado condizioni atmosferiche non buone. Spadoni cade durante le prove e viene rimpiazzato da Bruno Romano. Hanno così inizio i tentativi ufficiali che danno subito buoni risultati, tanto che, pur con una sospensione per maltempo e ripresi il giorno 6 aprile, si concludono felicemente alle ore 1,11 del 7 aprile, con un bottino invidiabile: 17 record mondiali.

5 Cerchio posteriore in avional e relativa paratia asportabile per la sostituzione del medesimo.

6 Particolari degli sportelli che fungono da aerofreni.

7 Ai lati del trave centrale si intravedono i contenitori delle due batterie.

8 Comando freno posteriore.

1950 Alla conquista dei records mondiali a Montlhery

Di quando in quando, nella cronistoria del motociclismo, ritorna di palpitante attualità il libro dei records mondiali che viene gelosamente conservato nella sede della Federazione Motociclistica Internazionale nell'aristocratica Pall Mall Street di Londra. E l'aggiunta di nuovi records assume un particolare interesse tecnico e propagandistico ogni qualvolta si verificano nuovi progressi nel campo dei veicoli a motore. È venuta perciò la volta dei motoscooters che dovevano convalidare con risultati sportivi d'eccezione lo straordinario successo ottenuto sui mercati.

In Casa Piaggio non era facile parlare di preparazione di macchine per un tentativo di records, in quanto tutta l'attività dei tecnici e delle maestranze era volta alla produzione delle macchine di serie ed al loro continuo miglioramento e le disponibilità di fabbrica non consentivano dispersioni di tempo. Ciononostante il lavoro attorno ad una Vespa superveloce rimase un segreto del reparto esperienze.

La maturità raggiunta attraverso le competizioni di questi ultimi anni, specie di regolarità, hanno posto in grado i tecnici di preparare la macchina che ha potuto stabilire i nuovi primati mondiali. Si può facilmente immaginare come gli studi e le prove compiute a Pontedera per raggiungere con la 125 velocità così alte non siano stati né semplici né facili. Ma si arrivò ad avere pronta la macchina. Si presentò allora il problema di prendere conoscenza con il campo sul quale si sarebbero dovute compiere le prove programmate e fu così che nel febbraio del corrente anno, una macchina "mulo" con i corridoi Mazzoncini e Spadoni partì alla volta di Montlhery, allo scopo di prendere contatto con la famosa pista francese.

Certa stampa fu sollecita a travisare la notizia e far conoscere un presunto insuccesso e la inattuabilità di un tentativo fallito nella fase iniziale.

Ma queste voci più o meno ad arte diffuse non hanno per nulla turbato la metodica preparazione e lo svolgimento del programma stabilito.

Finalmente il giorno 23 marzo un gruppo di tecnici, fra i quali l'Ing. Casini, ed i corridori Mazzoncini, Castiglioni e Spadoni sono partiti per Montlhery con tre macchine messe a punto per tentare le prove conclusive.

L'inizio non è stato molto promettente. Il mattino del mercoledì 24 con condizioni atmosferiche appena discrete, cielo nuvoloso e vento teso, la Vespa cominciò a girare sull'anello di Montlhery e i tre corridori si alternarono alla guida delle macchine per affrontare le prove.

Poco dopo mezzogiorno quando il buon Spadoni cominciò per primo a forzare l'andatura per raggiungere sul giro la velocità di 135 e 136 all'ora, avvenne il disgraziato ruzzolone che costrinse il corridore al ritiro e ridusse la macchina in un informe groviglio.

Nel frattempo dopo le prime cure ricevute dall'Ospedale di Montlhery, Spadoni dovette far ritorno a Milano per subire le visite di controllo e successiva ingessatura necessaria per la completa guarigione. Si dovette quindi pensare a sostituirlo ed allora venne a raggiungerci Romano Bruno, già esperto vespista che con pochi giri di prove seppe affiatarsi con la pista e con la macchina in modo perfetto.

Questo episodio ha certamente disturbato in modo notevole l'inizio della preparazione, ciò non di meno il giorno 24 nel tardo pomeriggio avemmo l'impressione di potere dare inizio a qualche cosa di più delle prove di allenamento.

La presenza del Commissario della Federazione Internazionale e dei cronometristi ci spinse a tentare una prova ufficiale e così in condizioni atmosferiche tutt'altro che favorevoli, Mazzoncini e Castiglioni si alternarono per due ore alla guida del piccolo lucente bolide, superando con margine notevolissimo i precedenti sei primati compresi in questo periodo.

Questa fortunata parentesi servì a rincuorare i corridori e il personale che li accompagnava, ci tolse alcuni dubbi su problemi relativi all'ambiente e alla pista, e subito si fece viva in noi la speranza di realizzare dei risultati superiori a quelli precedentemente raggiunti.

Purtroppo cominciò a soffiare un forte vento che ci paralizzò e ogni giorno con insistenza seguivamo attraverso l'Ufficio meteorologico della Marina Francese le situazioni di temporali e comunque di vento instabile che mai scesero al di sotto di 15 o 18 km all'ora.

Questo fattore che può sembrare trascurabile per il motorista abituato

al veicolo normale assume un'importanza decisiva allorquando la prova è affidata ad una macchina completamente carenata, e supremamente influenzata dal minimo vento specie sull'anello di Montlhery dove ad ogni entrata e uscita di curva, le raffiche laterali imprimono alla macchina spinte formidabili, determinando sbandate veramente paurose e in questa attesa snervante fra la speranza del tempo migliore e le notizie poco incoraggianti dell'Ufficio meteorologico, passammo lunghi giorni che portarono ad uno stato di nervosismo e di depressione psichica di tutto il personale.

Venne il giorno 6 aprile e come di consueto il frullino di Montlhery manifestò il suo entusiasmo, girando vorticosamente sotto il solito vento a raffiche. Ma una piccola speranza ci animò: la "Meteo" Francese prevedeva un abbassamento del vento nel tardo pomeriggio e facilmente anche nella notte. Non c'era tempo da perdere, mancavano due giorni a Pasqua e tutti erano desiderosi di fare ritorno alle loro case. Alle tre del pomeriggio pur con un vento di circa 18 km all'ora ebbe inizio l'avventura.

Il programma era di raggiungere le 10 ore e sapevamo che per conseguire questo risultato avremmo dovuto far affrontare ai corridori lunghe ore notturne senza alcuna illuminazione efficace all'infuori dei lampioni rossi a petrolio messi sul bordo interno della pista.

Ciò non di meno si decise di affrontare le prove, avevamo piena fiducia negli uomini e nella macchina. Alle ore 15,11 ebbe inizio il lungo carosello.

Fare la cronaca di 10 ore di vita intensa, passata minuto per minuto, fra la speranza della riuscita e l'ansia di veder crollare ogni programma, è quanto mai arduo.

Comunque gli uomini si sono prodigati in modo superiore ad ogni elogio, il vento, il buio, il nervosismo dei cambi affrettati non hanno diminuito il risultato di questa prova.

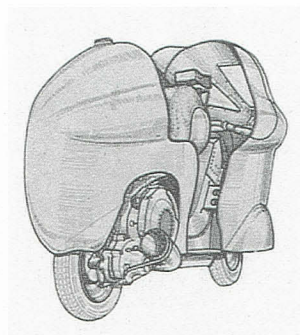
Abbiamo avuto dei momenti difficili, alla terza ora il distacco del filo della candela a circa 300 metri dalla cabina cronometristi, ci ha reso quanto mai ostico il successivo avviamento del motore che nella velocissima corsa aveva ingurgitato tanta benzina da rendere quanto mai tarda la sua rimessa in moto.

Furono circa 4 minuti persi che causarono una caduta di velocità della media di marcia di circa 7 Km all'ora, ma questo non demoralizzò i nostri uomini, che seppero ricuperare poco a poco il tempo perduto.

Ogni rifornimento, ogni cambio di pilota, il cambio delle gomme hanno portato a notevoli perdite di tempo.

Tant'è che la media effettiva di marcia, denunciata giro per giro dai cronometristi ufficiali mettono in luce la velocità che tennero costantemente per 10 ore, giorno e notte fra i 130 e 134 km all'ora.

Ma il cronometro inesorabile non si ferma quando si ferma la macchina e la media totale denuncia questa interruzione che incide sensibilmente sulle velocità raggiunte.

Carlo Carbonero

1950
Monthery

Caratteristiche

Telaio:	portante in lamiera di Ergal unito da ribattini del tipo aeronautico
Sospensioni:	anteriore con molla elicoidale e amm. a compasso registrabile, post. con tampone in gomma e amm. a compasso registrabile
Motore:	a 2 tempi
Cilindrata:	cm^3 125
Messa in moto:	a spinta
Carburatore:	Dellorto SSP 31I con vaschetta separata
Cambio:	a 4 marce
Frizione:	a dischi multipli in bagno d'olio
Accensione:	a volano magnete con bobina A.T. interna
Illuminazione:	con 2 accumulatori a 6 V
Freni:	a tamburo
Ruote:	cerchi scomponibili in Ergal con pneumatici "Corsa" 3,00-10"

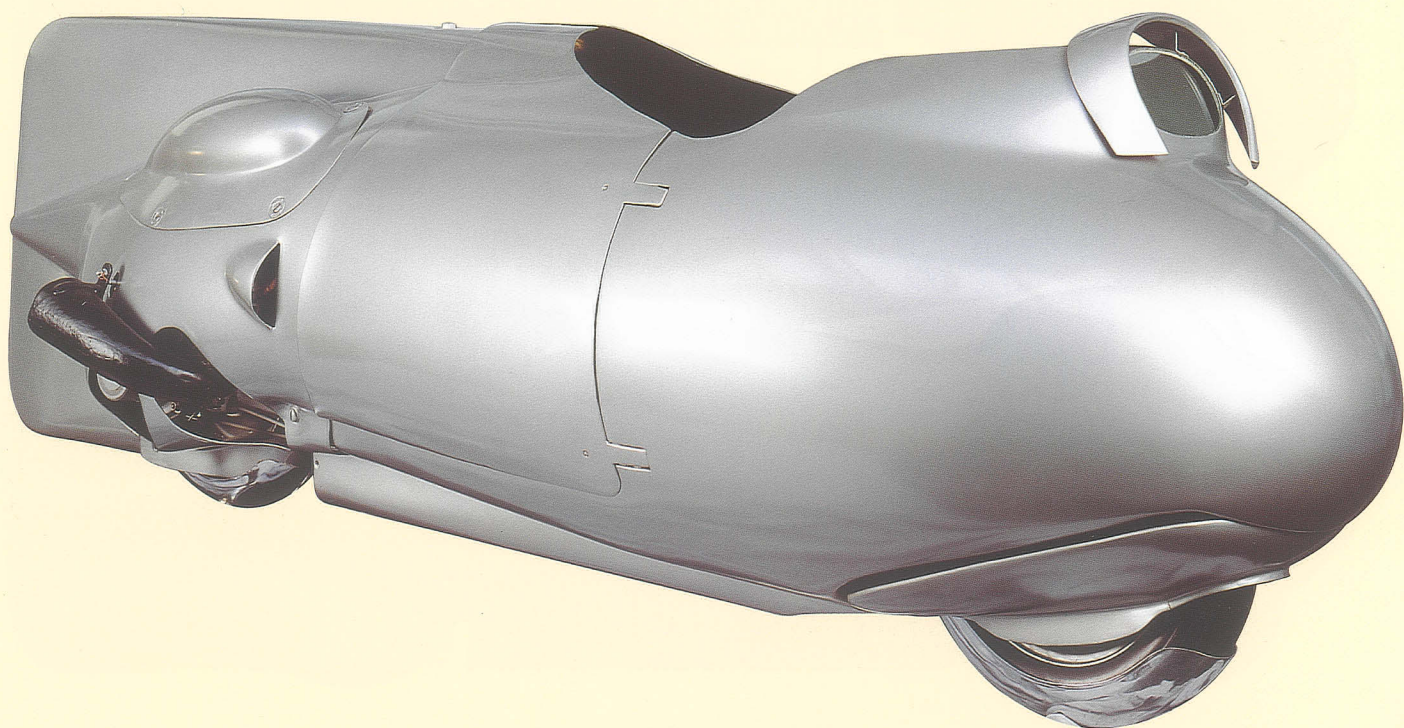
I PRIMATI MONDIALI OTTENUTI DALLA VESPA 125 cc.

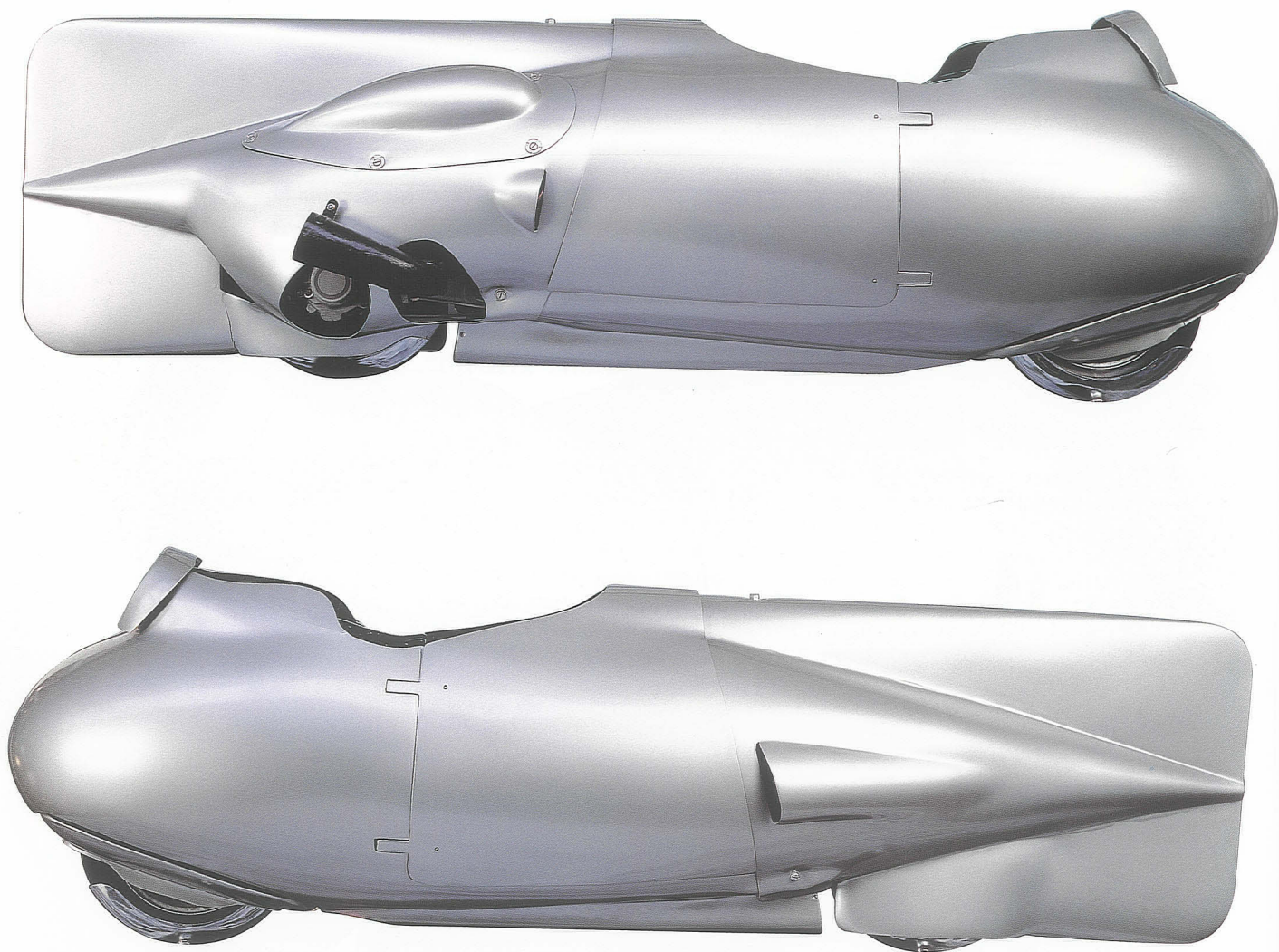
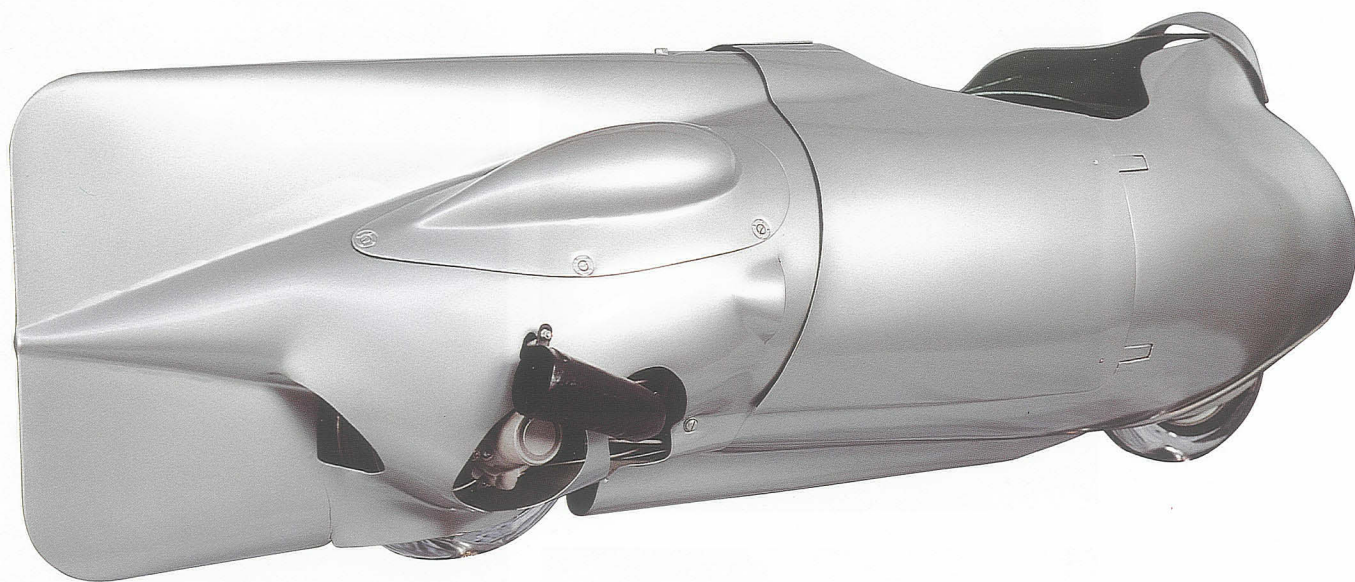
50 Km.	Km. 134,203	(record pr. 125,802)
50 miglia	Km. 134,573	(record pr. 126,059)
100 Km.	Km. 134,733	(record pr. 126,701)
1 ora	Km. 134,054	(record pr 126,500)
100 miglia	Km. 129,777	(record pr. 121,350)
2 ore	Km. 130,794	(record pr. 115,872)
3 ore	Km. 125,713	(record pr. 107,314)
4 ore	Km. 123,376	(record pr. 108,304)
500 Km.	Km. 123,463	(record pr. 108,504)
5 ore	Km. 124,065	(record pr. 107,856)
6 ore	Km. 124,636	(record pr. 107,975)
500 miglia	Km. 123,919	(record pr. 107,182)
7 ore	Km. 124,056	(record pr. 107,182)
8 ore	Km. 124,274	(record pr. 107,386)
1000 Km.	Km. 124,306	(record pr. 103,507)
9 ore	Km. 123,434	(record pr. 107,556)
10 ore	Km. 123,537	(record pr. 104,912)

GIRO PIÙ VELOCE ALLA MEDIA DI
Km. 136,920

Il gruppo dei tecnici, meccanici e corridori che hanno contribuito al successo di Montlhery.

Colore:
Verde Metallizzato

1951
Siluro

1951

Dopo l'eccezionale prestazione ottenuta nel record di velocità sulle lunghe distanze, alla Piaggio si volle dare una dimostrazione di come si sapesse fare anche un veicolo velocissimo, anzi il più veloce nella sua categoria, in grado di attaccare e battere il record di velocità pura: quello del chilometro lanciato. A tale scopo gli ingegneri D'Ascanio e Casini realizzano un veicolo che per la verità ha poco a vedere con la Vespa se non la posizione del motore a fianco della ruota posteriore e le ruote di piccolo diametro. Il profilatissimo guscio in duralluminio, munito di una vistosa pinna di coda, racchiude un telaio scatolato simile ad una struttura aeronautica che unisce lo sterzo al braccio di supporto del motore. Il pilota trova posto in posizione particolarmente raccolta (in ginocchio) e sporge dalla carenatura solo con il dorso e parte del casco. Quest'ultimo poi, è di tipo appositamente realizzato e si prolunga dietro alla nuca. La visibilità è assicurata da un piccolo

finestrino nella parte anteriore. La parte più caratteristica è il motore, sempre a due tempi, ma di tipo insolito: al fine di ottenere una efficace correzione del diagramma di distribuzione viene scelto il motore a cilindro orizzontale con pistoni contrapposti, cioè in asse tra loro e con camera di scoppio in comune. Gli alberi a manovella sono posti alle due estremità del complesso e sono tra loro collegati da una serie di ingranaggi racchiusi in un carter sul lato destro. I due carburatori SS a corpo verticale sono montati al di sopra dei cilindri. Le candele sono 2 a dimostrazione che questo motore è dotato della doppia accensione e prende corrente da impianto a volano magnete, il raffreddamento è a liquido con radiatore sul lato sinistro. L'albero motore posteriore trasmette il moto alla frizione ed al cambio in blocco, con sistema analogo a quello delle Vespa di serie. La ruota motrice è montata direttamente all'uscita dal cambio. Questo è il motore, in sinte-

1951

si, che ha permesso a Mazzoncini di percorrere il chilometro lanciato, il 9 febbraio 1951 sull'autostrada Roma-Ostia, ad una media sui due passaggi di ben 172,164 km/h; nuovo record assoluto per la classe 125 cc. Si dice che il record è stato ottenuto non portando al massimo il motore ma in fase di riscaldamento in quanto quel giorno nel tratto di strada tirava un forte vento laterale da non permettere di guidare in piena sicurezza. Gli ingegneri presenti decidono, visto che il record è già stato battuto di interrompere altri tentativi di miglioramento.

Il potente motore è raffreddato a liquido, con radiatore sul lato sinistro all'altezza del motore. Per consentire un migliore equilibrio, sotto al radiatore è stato inserito un blocco di piombo che serve a bilanciare il peso del motore.

1 Tappi per il riempimento del carburante e del liquido di raffreddamento.

2 Ammortizzatore compresso.

3 Manettini comando parzializzatore dei 2 carburatori.

4 Radiatore visto dall'interno.

5 Ammortizzatore a compasso posteriore.

6 Carburatori SS.

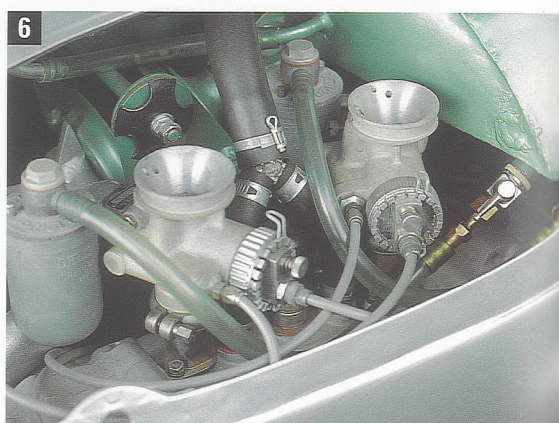
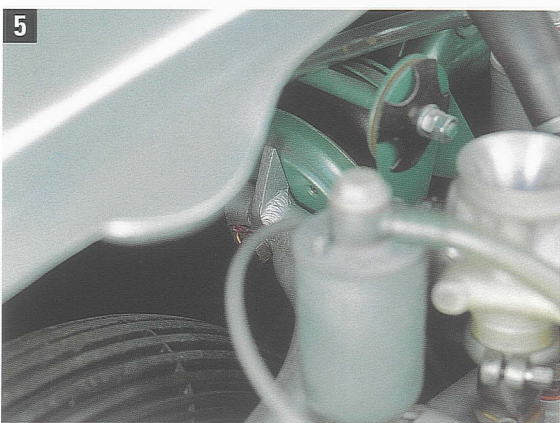
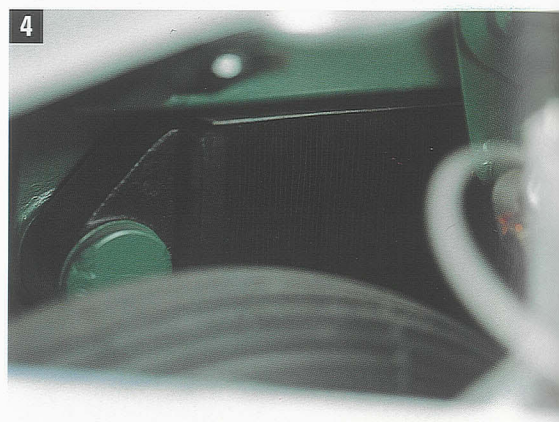
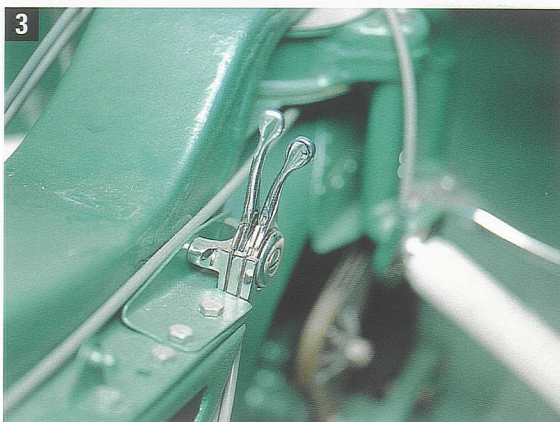
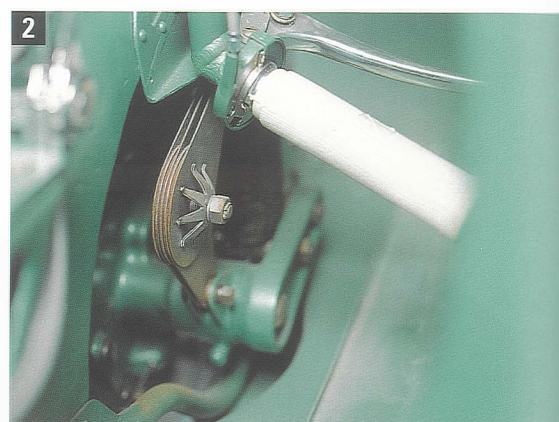
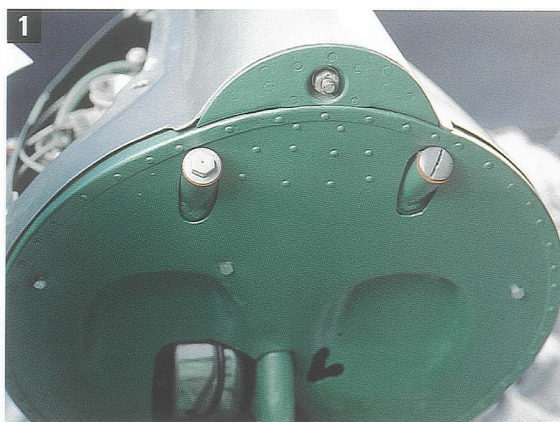
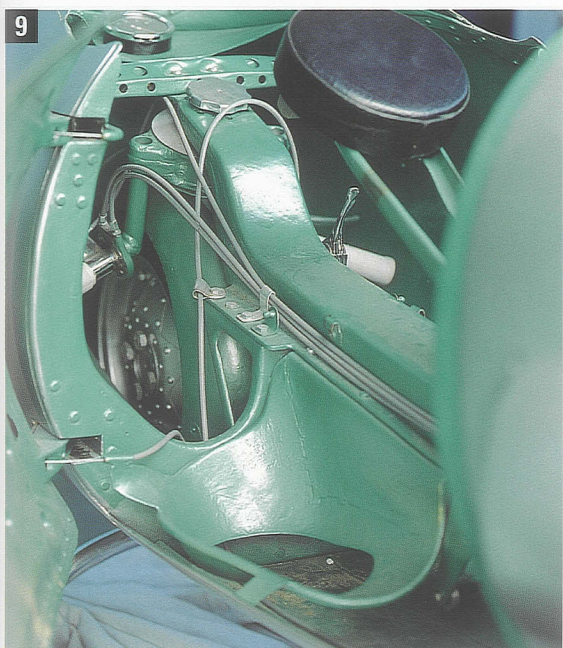
1

2

3

4

5

6

7 Contagiri e frenasterzo.

8 Invaso per le ginocchia e leva con cuscino comando sportelli che hanno anche la funzione di aerofreno.

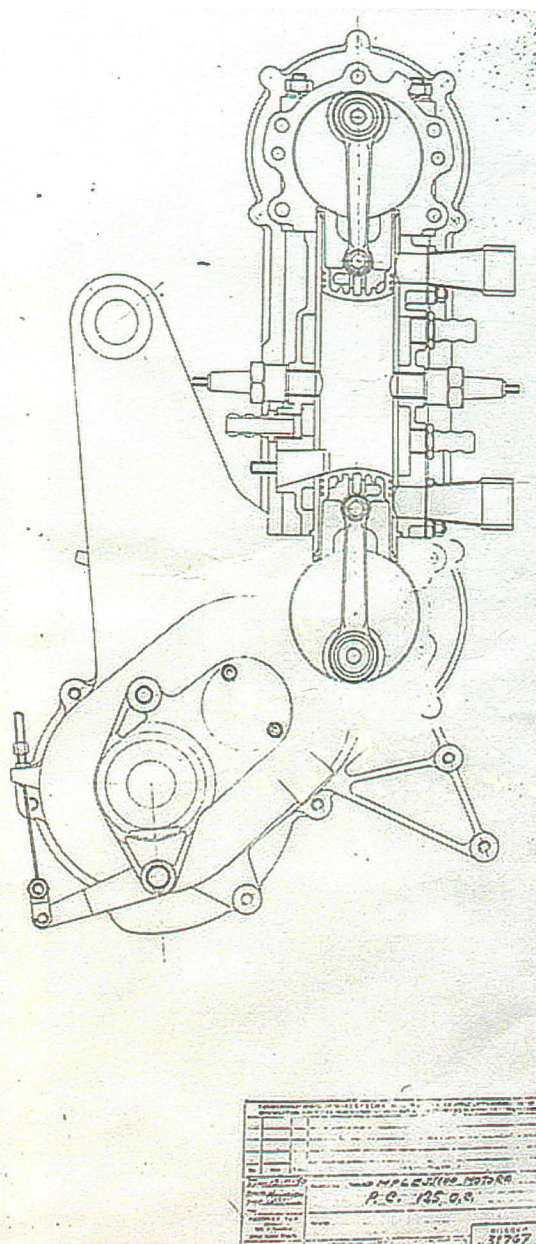
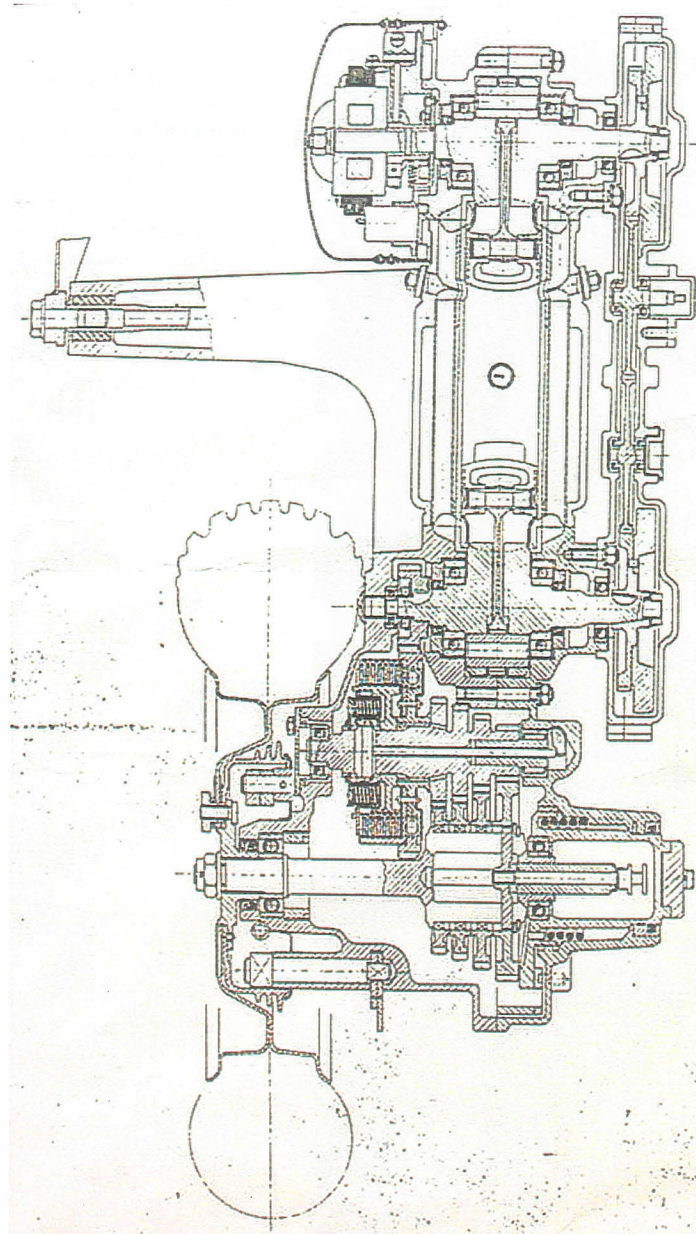
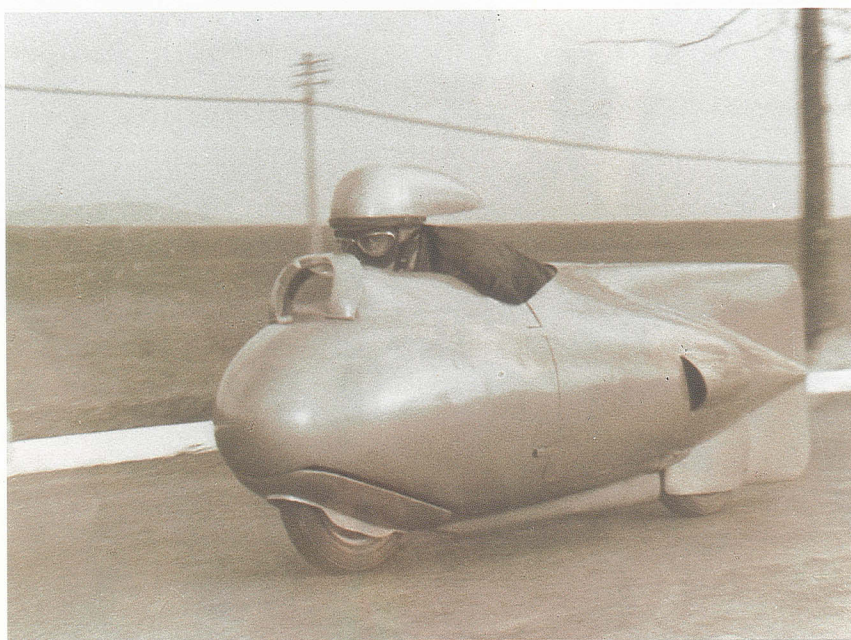
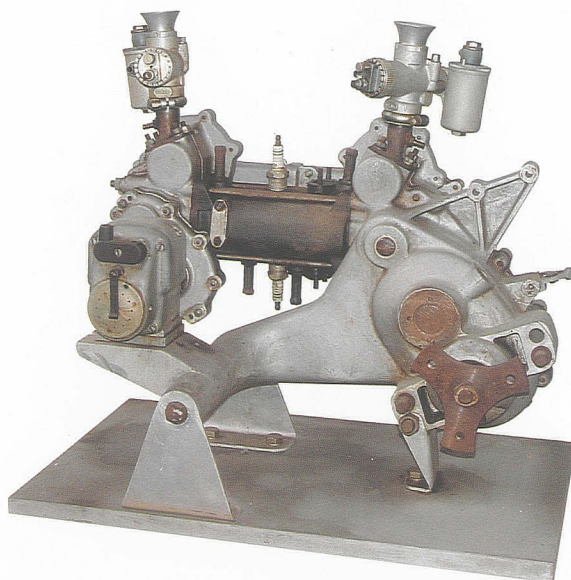
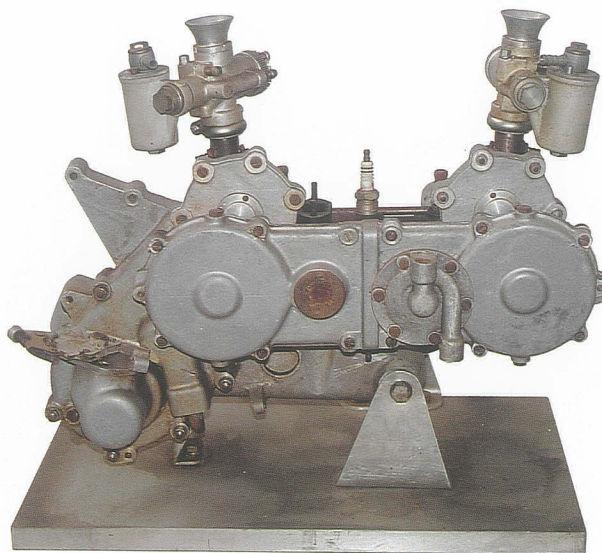
9 Vista del trave centrale del telaio.

Disegno tecnico del motore.

Foto effettuate durante il tentativo di Record.

1951
Siluro

Il motore della foto non è quello del record, ma una versione successiva più evoluta dotato di controllo dell'aspirazione a mezzo di distributori rotanti, posti al di sopra delle camere di manovella. L'accensione è a mezzo magnete.
Va detto che questo motore non ha mai dato prova ufficiale delle sue capacità.

Colore:
Grigio argento metallizzato

1947
Vespa **98** Corsa

1947

È la prima Vespa da corsa costruita da Piaggio, da assegnare ai Concessionari per partecipare ai vari circuiti cittadini.

La Vespa derivata dal modello di serie ha la particolarità di avere lo scudo ristretto e molto bombato e il manubrio di ridotte dimensioni.

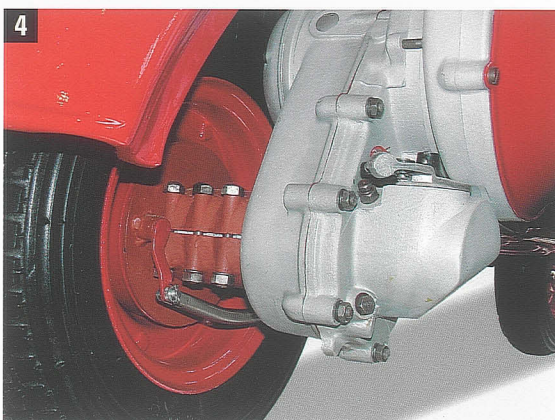
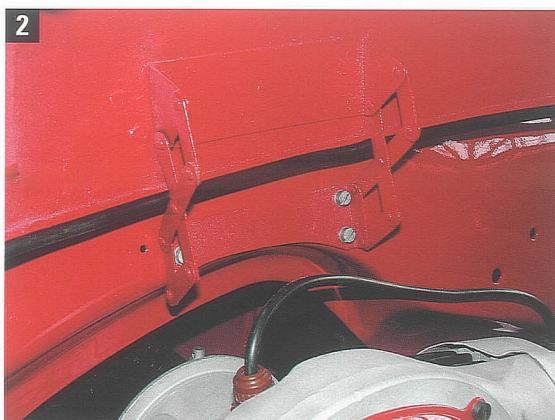
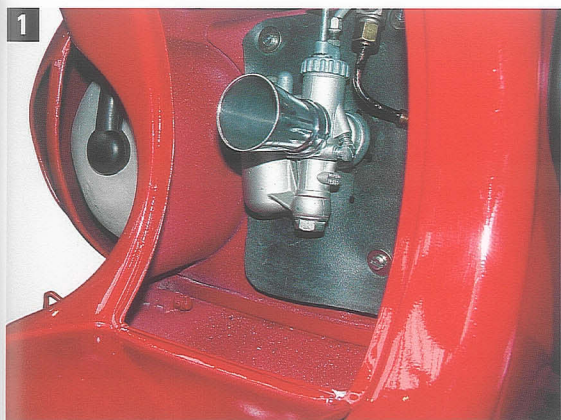
Per motivi di alleggerimento e di penetrazione è assente il clacson sul nuovo copristerzo.

La sella sportiva è in posizione molto arretrata in modo che il pilota si possa allungare e davanti ad essa c'è una protuberanza per poter stringere il telaio in mezzo alle gambe. Molto caratteristico il cofano motore che per la prima volta è parte integrante del veicolo e nella parte posteriore sono ricavate delle feritoie per agevolare l'uscita del calore.

Il parafango anteriore è di dimensioni molto ridotte e il tubo sterzo è rinforzato.

Per la prima volta viene montata anche posteriormente la sospensione composta da un balestrino che

98 Corsa

appoggia direttamente sopra al braccio supporto motore.
Per agevolare la posizione abbassata del pilota i comandi a pedale sono arretrati. Il carburatore è del tipo sportivo con cornetto di aspirazione. Il motore è privo di messa in moto e proprio sul posto dove dovrebbe alloggiare la leva il carter è tagliato per aumentare l'inclinazione dello scooter in curva.
Lo scarico è libero con il terminale a forma di megafono.

1 Carburatore sportivo.

2 Sistema di chiusura cofano motore.

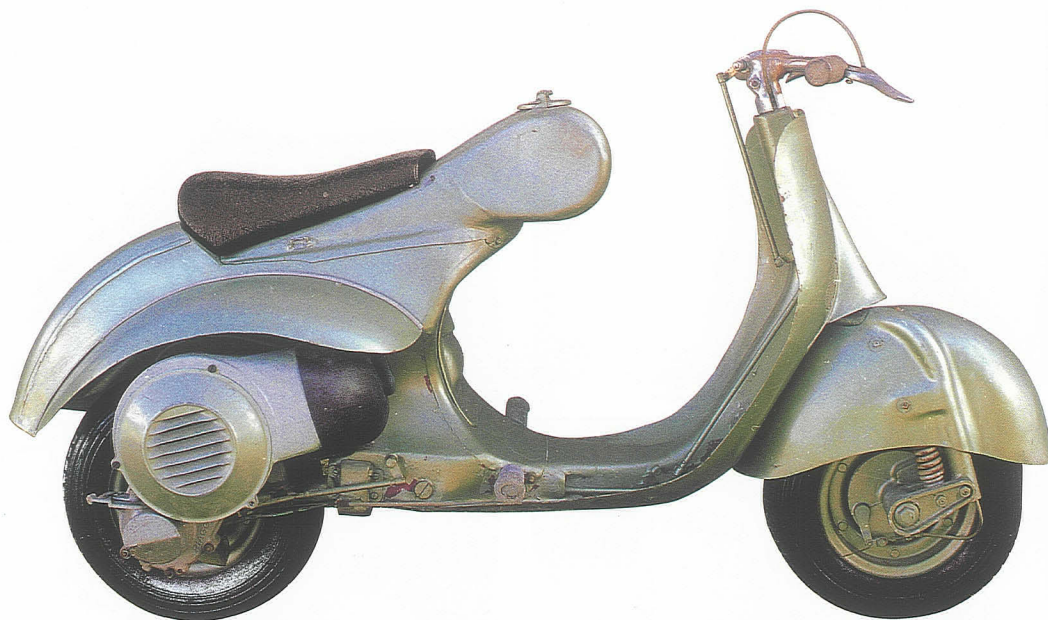
3 Vista generale del motore.

4 Particolare del carter tagliato per evitare grossi sfregamenti sulla strada.

5 Scritta Vespa 98cc.

Colore:
Rosso

Evoluzione Vespa 98 Corsa

Un'ulteriore evoluzione della Vespa 98 Corsa possiamo vederla in questo modello, segno che pur agli inizi il reparto Esperienze segue con molto interesse e impegno l'evoluzione dei mezzi impiegati nelle competizioni. Infatti questo veicolo, a differenza del primo, è completamente diverso e fatto a mano in tutte le sue parti.
Il veicolo fotografato non è del colore originale (che in origine è di colore rosso) in quanto è tutt'ora in fase di restauro. Il colore verde gli è stato dato subito dopo l'alluvione del 1966.

1949

Vespa 125 Corsa

1949

Aumentando la cilindrata a 125 nei modelli di serie, conseguentemente anche i modelli da corsa si adeguano a questa cilindrata. Il primo esempio è raffigurato da questo modello che per altro ha una caratteristica esclusiva: il telaio costruito interamente in lega di duralluminio, completamente fatto a mano dal reparto Esperienze anche perché nei confronti nelle gare le altre case motociclistiche e scooteristiche sviluppano mezzi da corsa e il confronto si fa serrato.

Lo scudo è talmente avvolgente che funge quasi da carenatura. Questo viene assecondato anche dal ristretto e avvolgente parafango così come il copristerzo molto profilato e completamente liscio. Il manubrio molto stretto più inclinato verso il basso ha la caratteristica principale di avere per la prima volta il comando del cambio a fili anticipando di due anni la produzione di serie. Questo a conferma delle esperienze che ogni azienda fa nel mondo delle corse tra-

sferendole poi nella normale produzione. Profilatura e leggerezza del mezzo contribuiscono ad una maggiore velocità e maneggevolezza. Anche in questa Vespa la posizione di guida abbassata è agevolata dalla sella lunga e arretrata e dall'ormai tipico serbatoio a sbalzo che viene stretto dalle gambe del pilota. Il motore, derivato da quello della Vespa 125 di serie dello stesso anno, è elaborato nelle parti interne. I carter, come nel modello precedente, sono tagliati sempre per aumentare l'inclinazione dello scooter in curva. Lo scarico libero con terminale a megafono. Le pedane sono in posizione arretrata. Il freno posteriore, come nel modello precedente, è munito di presa d'aria per il raffreddamento.

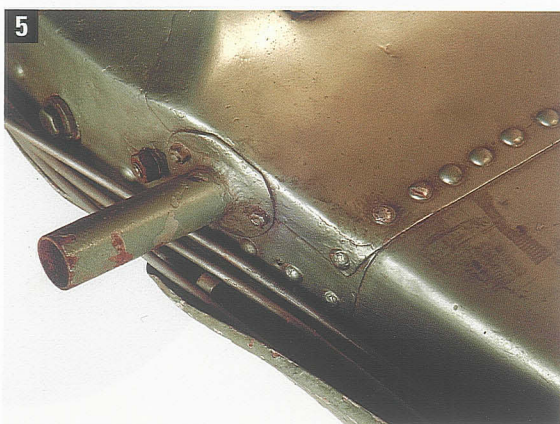
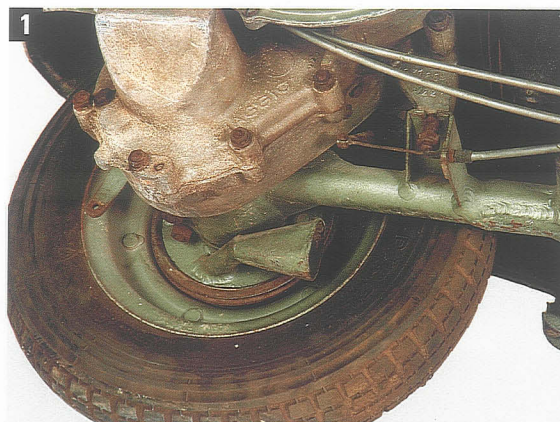
1949 125 Corsa

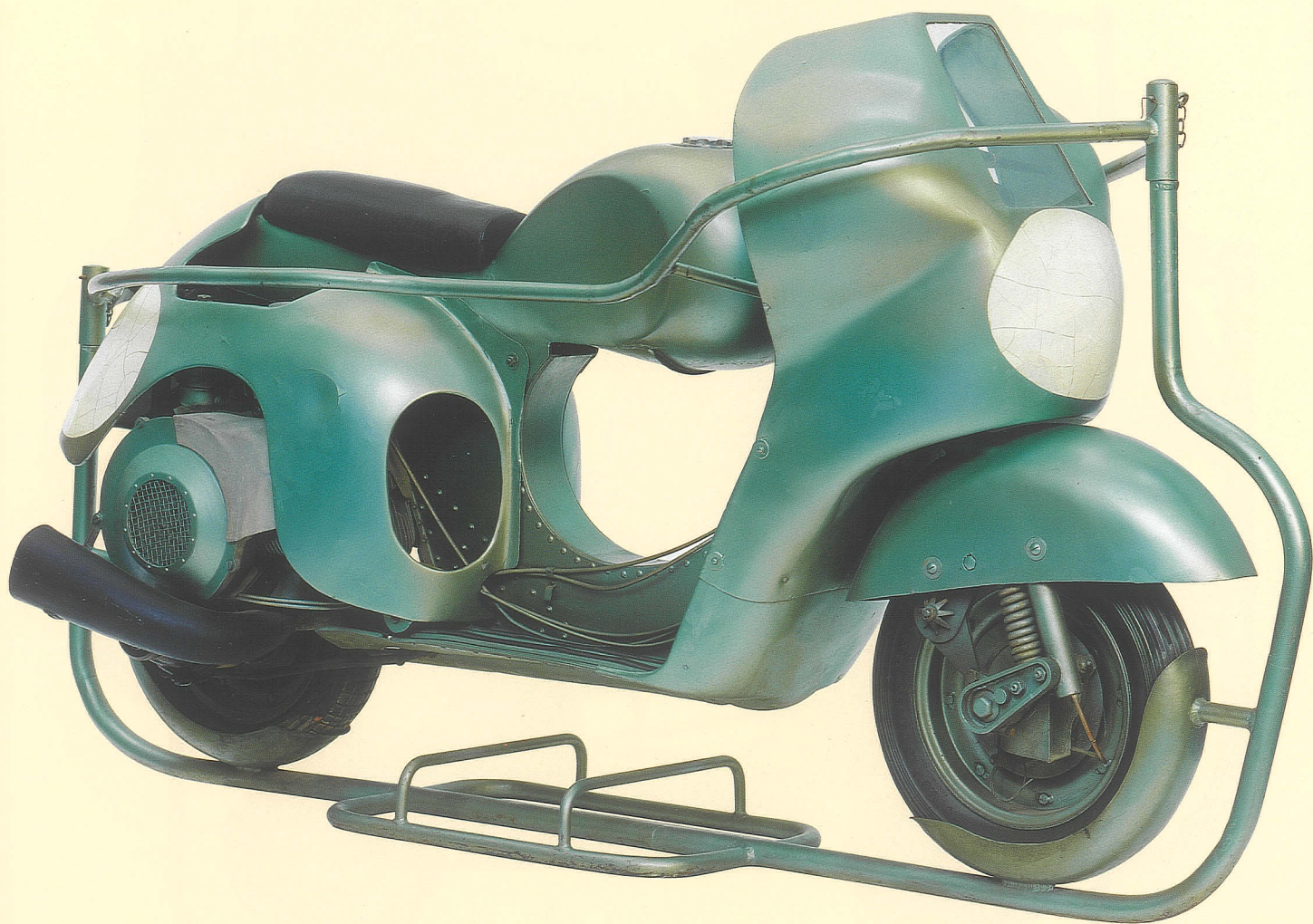
1 Presa d'aria per raffreddamento freno posteriore.

2 Pedana arretrata con comando freno posteriore.

3 Manubrio con vista del cambio a cavi e comando gas rapido.

4 Tappo del serbatoio con comando di apertura rapida.

5 Particolare del telaio in alluminio chiodato del tipo aeronautico.

Colore:
Verde metallizzato

1950
Circuito

1950

Le gare di velocità in circuito, che sono state organizzate nell'immediato dopoguerra, hanno visto la nascita di una nuova categoria, quella degli scooters. All'inizio questo nuovo veicolo ha preso il via frammisto alle motoleggere rispettando solo le limitazioni di cilindrata, ma ben presto sono state organizzate gare apposite per le quali sono state approntate macchine espressamente costruite. Basti pensare che verso la fine della esistenza di questa categoria si sono visti modelli equipaggiati con fior di motori bialbero, veri pezzi da Gran Premio. Naturalmente anche le Vespa sono della partita, iniziando con delle 98 preparate dalla stessa Piaggio. Con l'arrivo delle Vespa 125 le possibilità di ben figurare hanno aumentato e nell'ambito dei suoi programmi propagandistici e sportivi, la Casa ha ritenuto opportuno allestire delle macchine speciali, inizialmente come elaborazioni delle Vespa di serie, ma ben presto totalmente riviste nella struttura, pur

mantenendo la falsariga dei modelli in vendita al pubblico. L'esemplare di cui pubblichiamo alcune fotografie è conservato presso il Museo Piaggio ed appartiene ad uno degli ultimi stadi di evoluzione. La struttura del telaio in lamiera di durallumi-nio ad elementi chiodati ed il motore del tipo con carburatore piazzato direttamente sulla parte superiore del cilindro, sono molto simili a quelli della Vespa usata per la seduta di tentativi di records sulle lunghe distanze di Monthléry del 1950.
Completamente diversa, ovviamente, la carenatura che deve consentire al pilota larga possibilità di movimento, anche in considerazione che le gare cui queste moto erano destinate si svolgevano sui circuiti "cittadini" particolarmente tortuosi. I risultati conseguiti da queste Vespa Sono stati particolarmente lusinghieri. I piloti ufficiali Piaggio, per tutti ricordiamo Dino Mazzoncini, hanno potuto battersi ad armi pari anche con macchine specialissime come, ad esempio le

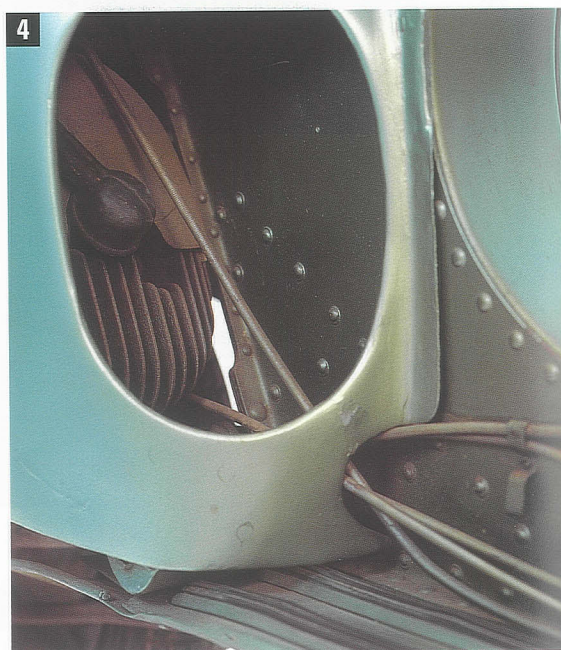
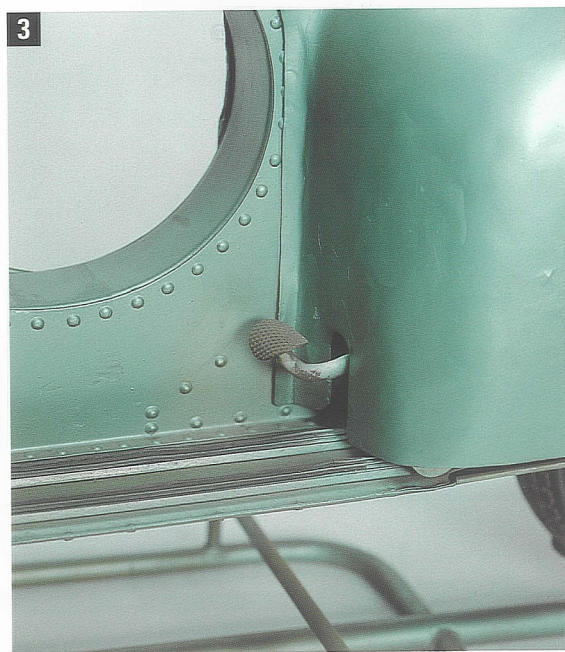
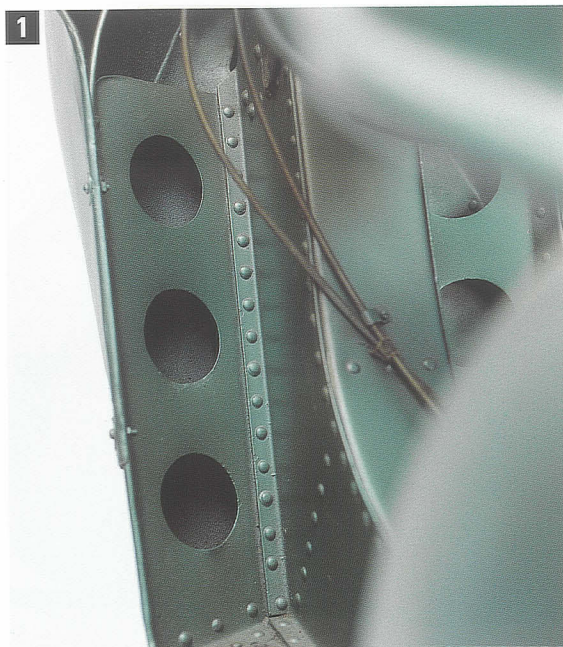
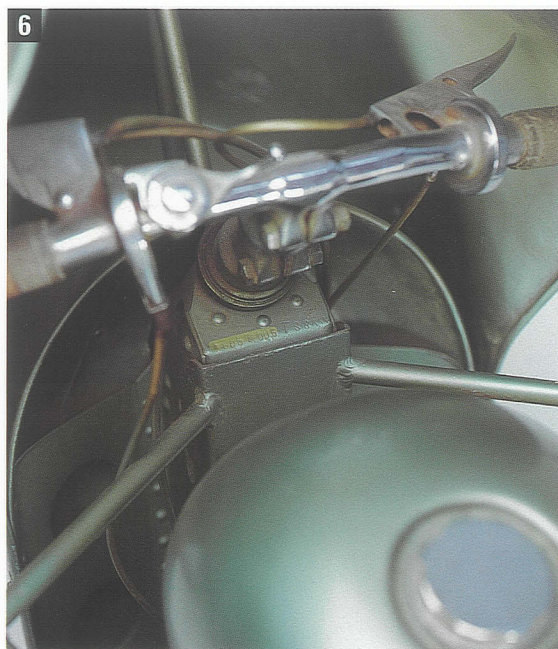
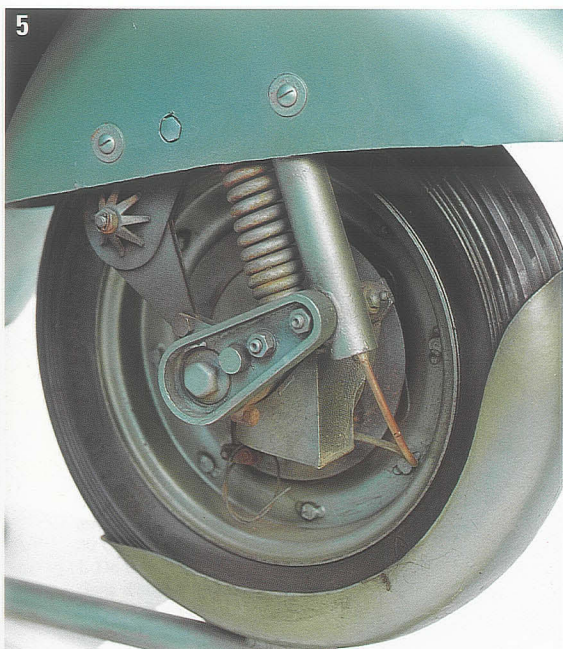
N.B. La gabbia tubolare che avvolge il veicolo serve esclusivamente a proteggerlo durante il trasporto.

MV mono e bialbero quattro tempi. Anche molti concessionari Piaggio hanno potuto utilizzare alcuni di questi esemplari, in circuiti organizzati nelle zone di loro competenza, affidandoli a piloti di particolari capacità.
Queste Vespa da corsa possono raggiungere velocità superiori ai 130 km/h, ma soprattutto hanno fatto affidamento sulle doti di ripresa e tenuta allo sforzo.

1 Particolare della costruzione che ricorda molto da vicino gli aerei.

2 Manubrio con manettino del parzializzatore.

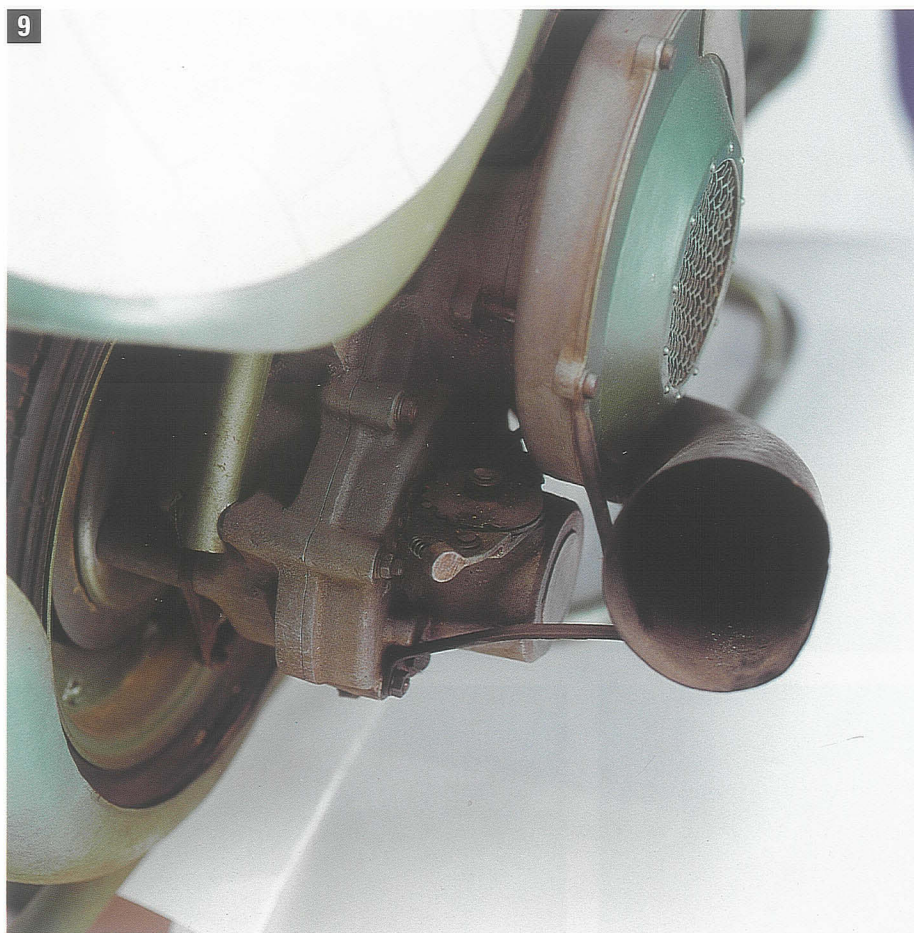
3 Trave centrale del telaio del tipo scatolato in duralluminio e pedale del freno posteriore.

4 Feritoia ingresso aria per aumentare il raffreddamento del motore.

5 Sospensione anteriore con ammortizzatore a compasso.

6 Manubrio e cannotto di sterzo in fusione di alluminio sovradimensionato.

7 Tappo del serbatoio.

8 Vista del gigantesco carburatore SS a vaschetta laterale a livello costante.

9 Vista parziale del motore e del grande tubo di scarico a megafono.

Le vittorie della "Vespa" nelle competizioni sportive

1948
Maggio: *Circuito di Firenze* (velocità) 1. Mazzoncini
Milano San Remo (regolarità) Cinque macchine prime ex aequo (Coppa Comune Milano)
27 maggio: *600 km del Lazio* (regolarità) Due Vespa prima ex aequo
Circuito di Caserta (velocità) 1. Tito Amato, 2. Antonio Amato, 3. Fossataro
30 maggio: *Il Trofeo dei Laghi* (regolarità) Squadra Vespa prima assoluta (Opessi, Mandelli, Vola)
6 giugno: *Salita a Posillipo* (velocità) 1. Ricciardi Ettore, 2. Mirante G., 3. Mollica G.
Il Gran Circuito del Sestriere (regolarità) 1. Mandelli Cipriano
13 Giugno: *Circuito di Camogli* (velocità) 1. Poggi Carlo
Gara regolarità GAT Torino, 1. De Berti Piero, 2. Boasso Luciano
20 Giugno: *Circuito di Camogli* (velocità) 1. assoluto Rizolla su 70 partenti
30 Giugno: *Palermo - Messina* (regolarità) 1. De Berti Piero, 3. Cavallo
Gara d'abilità a Piacenza, 1. Masserini, 2. Pagano, 3. Goletto
4 luglio: *Coppa Valli Bergamasche* (regolarità) 1. Opessi Pierino
Circuito di Alassio (velocità) 1. Foggi Carlo
11 luglio: *Gara di regolarità a Voghera* 1. Opessi Pierino
25 luglio: *Circuito di Parma* (velocità) 1. Slawitz Gianni
11 luglio: *Salita Monte Pellegrino* (Palermo) 1. Ribolla
25 luglio: *Trento Bondone* (salita) 1. Pierino Opessi
Tre Valli Torinesi (regolarità) 1. Tebaldini, 2. De Berti P., 3. De Berti M.
1 agosto: *Circuito di Rivarolo* (velocità) 1. De Berti, 2. Boasso, 3. Merlo
Atrani - Ravello (salita) 1. Ricciardi
15 agosto: *Cava dei Tirreni* (gara a cronometro km 3,500) 1. Barbuti Gianni e Davide Ugo, 2. Apicella Domenico, 3. De Marino Renato
19 settembre: *Poggio di Berceto* (salita) 1. Brandonisio, 2. Furlotti, 3. Frati
2 settembre: *Coppa della Consuma* (salita) 1. Brazini
3 ottobre: *Sorrento S. Agata* (salita) 1. Pomponio
Circuito di Macerata (velocità) 1. Balietti, 2. Mazzuferri
Premio città di Grosseto (velocità) 1. Solomoni
10 ottobre: *Circuito di via Caracciolo* (Napoli) 1. Ricciardi Ettore, 2. Zampatti, 3. Pomponio
17 ottobre: *Circuito di Benevento* (velocità) 1. Giordano Bruno, 2. Giordano Salvatore
Circuito di Orvieto (velocità) 1. Carletti Piero, 2. Gatti Emilio
21 ottobre: *Targa della Sila* (salita) 1. Bruni, 2. Corscarella
31 ottobre: *Circuito di Bolzano* (velocità) 1. Velo Giuseppe
7 novembre: *Circuito della Fortezza* (Coppa Toscana Nuova) 1. Salomoni

1949
9 gennaio: *Circuito di Napoli* (velocità 1. Mazzoncini
23 gennaio: *Automotosciatoria Vicenza-Gallio* 1. Nardi Mino
25 febbraio: *Gimkana dei rioni a Viareggio* 1. Tognocchi
6 marzo: *Circuito Torricelle* (velocità) 1. Marini
19 marzo: *Corsa in salita di Monte Mario*
classe corsa: 1. Cau Giuseppe, 2. Sammartin
classe turismo: 1. Bianchi Adelchi, 2. Giuliano Maurizio
classe sidecars: 1. Pavoni - Massartin
27 marzo: *Trofeo "Primi passi" Milano,* 1. ex aequo Opessi P., Castiglioni, Spadoni
3 aprile: *Trofeo Emiliano di regolarità,* 1. ex aequo Biasci N., Vivaldi A., Fassorra A.
18 aprile: *Corsa in salita della "Merluzza"* - classe scooters: 1. Cau,
classe sidecars: 1. Pavoni
Coppa delle "Valli Fiorentine": 1. ex aequo Ovipari R., Cresci A., Castellini G.
24-25 aprile: *Milano-Sanremo* (regolarità): 1. ex aequo Rabero W., Deberti P., De Castello R., Fedeli P., Mazzavelli A., Boasso L., Mazza A., Mazza N., Merlo C., Opessi P., Boasso M., Reati A., Spadoni O., Vola M.
3 maggio: *Circuito di Vicenza,* 1. Plebani, 2. Ferraris
Gara di Piacenza (regolarità): 1. ex aequo Della Valle, Massarini, Zilli
Colline Pistoiesi (in salita): 1. Castellini
11 maggio: *Circuito di Chieti,* 1. Marullo Salvatore
14 maggio: *Targa Zirotti - Milano,* 1. Masciocchi C.
15 maggio: *Circuito di Genova,* 1. Mazzoncini, 2. Castiglioni, 3. Spadoni
II Giro della Campania - Napoli: M.C.S. Maria Capua Vetere, 1. ex aequo Merola Maiello, Schiavoni
M.C. Cava dei Tirreni, 1. ex aequo David, Barbuti, Apicelli
M.C. Napoli, 1. ex aequo Ricciardi, Pomponio, Zampatti
2ª Coppa Livorno, 1. Vivarelli, 2. Ragazzini, 3. Castellini
22 maggio: *Colli Torinesi* (regolarità): *1ª categoria:* 125 cc. 1. ex aequo Deorsola G., *2ª categoria:* 125 cc. 1. ex aequo Tebaldini C., *3ª categoria:* 125 cc. 1. ex aequo Merlo M.
Circuito di Massa, 1. Biasci, 2. Castellini
26 maggio: *Circuito di Terni,* 1. Valenti, 2. Zaccheo, 3. Gatti
1-2 giugno: *Scudo del Sud* (regolarità): 1. ex aequo Romano B., Spadoni, Fassora A., Biasci N., Opessi P., Bonsi, Masciocchi
5-6 giugno: *Trofeo dell'Industria Tessile a Prato* (regolarità): 1° ex aequo Mazzoncini D., Biasci N., Fassorra A., Vivaldi A., Casini V., Gianfaldoni L., Rinaldi R., Nesti F., De Giovanni R., Battaglini R., Falcini S., Ovipari R.
19 giugno: *3° Trofeo dei Laghi - Milano,* 1° ex aequo Opessi, Spadoni, Castiglioni, Romano, Fumagalli, Masciocchi, Bonsi, Broglia
Giugno: *Napoli - Vesuvio* (in salita): 1° Ricciardi
26 giugno: *Circuito del Gargano:* 1° Nini, 2° Cassano, 3° Tommasicchio
2-3 luglio: *24 ore di Regolarità - Firenze,* 1° ex aequo Romano, Biasci, Opessi, Spadoni, Fassorra, Mazza, Masciocchi, Battaglini, Ovipari, Evuli
10 luglio: *Circuito di Trento:* 1° Stenico
13 luglio: *Sorrento - S. Agata* (in salita): 1° Ricciardi
17 luglio: *"Otto delle Langhe" - Torino* (regolarità), 1° ex aequo Boasso M., Boasso L., Deberti, De Castello
23-24 luglio: *"Mille Miglia": categoria 125 cc.,* 1° ex aequo Biasci, Merlo, Opessi, Romano, Spadoni
7 agosto: *"Quattro Valichi Alpini" M. C. Edolo,* 1° ex aequo Romano Bruno, Spadoni Otello
7 agosto: *1° Criterium Motociclistico delle 2 Valli - San Remo,* 1° Martini Adolfo
4 settembre: *Gara di Regolarità - Belluno* 1° ex aequo Sagramora D.
25 settembre: *III Trofeo Motociclistico del Mongibello - Catania* 1° ex aequo Biasci, Bertoli, Porto, Bongiorno, Taccagli, Di Paoli
Ottobre, *Sassi - Superga* (in salita) 1° Signora Pecol
2 ottobre: *Circuito di Corato* 1° Tommasicchio
2 ottobre: *Catania - Etna* (in salita) 1° Cau
9 ottobre: *Gara dei Motoscooters* 1° Ippocampo, 2° Ran
10 ottobre: *Circuito di Benevento* 1°

Giordano Bruno, 2° Volpe Gui
16 ottobre, *Circuito di S. Maria Capua Vetere*, 1° Ricciardi
16 ottobre: *3° Circuito di Cagliari* 1° Blasi
16 ottobre: *Trento - Molveno* (regolarità), 1° Squadra Vespa
16 ottobre: *Vermicio - Rocca di Papa* (in salita), 1° Cau
16 ottobre: *Circuito di Schio*, 1° Masiero
16 ottobre: *Corsa di Velocità ad Arezzo*, 1° Divarelli
29 novembre: *San Remo - Colle dei Fiori*, 1° Lauri Francesco

1950
25 aprile: *Trofeo "Uca"* (regolarità), 1° Squadra "Vespa"
7 maggio: *Circuito Chieti, classica tra scooter*, 1° Conti Gaetano
7 maggio: *Gimkana a Gavardo* 1° Longinotti Catullo
7 maggio: *Circuito di Prato, classifica scooter di serie* 1° Lombardi Bruno
15 maggio: *Gimkana di Velletri* 1° Sig. Murano
14 maggio, *"Rosa dell'Appennino"* (regolarità), class. ex aequo Cau Giuseppe, Mazzoncini Dino, Fassola Argo, Castellini Gastone
14 maggio: *Gimkana a Vicenza*, 1° Zueco Marcello
14 maggio: *Bolzano* (gara regolarità), 1° ex aequo Reinstaller Walter, Gasser ottobre
14 maggio: *Giro della Campania (a terne)*, 1° ex aequo Ricciradi, Rippa, Tomasicchio
14 maggio: *Gara regolarità a coppie di Piacenza* 1° ex aequo Della Valle, Massarini
18 maggio: *Giro dell'Umbria* (regolarità), 1° Papa Bruno, 2° Massini Luigi
18 maggio: *Circuito di Chiavari*, 1° Bergonzini Gastone, Peri Piero, 3° Campodonico Davide
18 maggio: *Gimkana delle Cascine*, Nocentini Luigi
28 maggio: *Circuito di Arco*, 1° Ezio Stenico
28 maggio: *Trofeo Emiliano Romagnolo di Reg.*, 1° ex aequo V.C. Bologna, V.C. Pontedera
28 maggio: *Trofeo Campi di battaglia a Vicenza* Ind. 1° Girolamo Nardi, 2° Ruggero Voghera, Squad. 1° V. C. Vicenza, 2° V.C. Vicenza
4 giugno: *Gara in salita Sassi Superga* 1° Giuseppe Cau
4 giugno: *Gimkana di Sassuolo, Class. Femminile* 1° Onorina Beleo, 2° Graziella Nardi
4 giugno: *Circuito di Pesaro di Velocità*, 1° Gastone Castellini
4 giugno: *Corsa in salita Scala di Ciocca-Osilio*, 1° Mariano Cerusico, Mario Tolu, 3° L. Mureddu
4 giugno: *Circuito del Mugello (interregionale)* 1° Enzo Vivarelli
4 giugno: *Gara reg. di Trapani* 1° Cesare Macaluso
4 giugno: *Gimkana di Bologna, femm.* 1° Agostina Notari, *masch.* 1° Ezio Panaiotti
8 giugno: *Gimkana Motociclistica di Bari* 1° Oberdan Laforgia
8 giugno: *Gara di Jesi* 1° Pietro Valenti
8 giugno: *Gara Reg. M.C. Italo Palli* Ind. ex aequo Porcelli, Beltrame, Pagliano, Peracchio, per Squad. ex aequo 1° Sq. Vespa, 2° Sq. Vespa
8 giugno: *Due Valli di Reg. a S. Remo* ex aequo Biga Gerolamo, Giordano Franco, Bianchi Emilio, Stivala, Martini Adolfo, Martini Benedetto.
8 giugno, *Gimkana di Crevalcore* 1° Ezio Panaiotti
11 giugno: *Raduno Scooter a Palermo* 1° Vespa Club Palermo
11 giugno: *Gara di Reg. a Piacenza* ex aequo Sq. A.V.C. Piacenza, Sq. B. V. C. Piacenza
18 giugno: *Trofeo dei Laghi* ex aequo indiv. Cau, Opessi, Fassola, Merlo, Romano, Biasci. P. Sq. V.C. A., V.C. B.
18 giugno: *Trofeo M.A.S. di regolarità a Roma*, 1° Squadra Vespisti Romani
23 giugno: *Coppa Città di Vicenza* ex aequo, ind. Draghicchio, Nardi, Sandrini, Nardi Marco, Gianoglio, Dubois, Ponticello, Zauso, Nardon, Moneta, Trevisan, Anesini; p. Sq. V.C. Vicenza, V.C. Vicenza
25 giugno: *Circuito del Sestriere* ex aequo Opessi, Romano, Merlo.
25 giugno: *Circuito dei Ronchi*, 1° Barbieri, 2° De Marchi
25 giugno: *Gara M.C. di Marsala* ex aequo Sq. Vespa di Palermo
29 giugno: *Circuito Velocità di Gorizia* cat. Scooter 1° Barbieri
29 giugno: *"Gara in salita Salò-Cunettone"*,1° Minini Mario
2 luglio: *"Le 24 ore di regolarità"* ex aequo Merlo, Opessi e Cau
16 luglio: *"Gara reg. Brescia-Presolana-Tonale-Campiglio"* ex aequo Minini, Longinotti Catullo, Buglia, Longinotti Ennio, Mafezzoli Ennio, Tonini
A squadre, ex aequo Vespa C. Brescia A., Vespa C. Brescia B.
16 luglio: *"Circuito di Massa"* 1° Biasci Natale
23 luglio: *"3 Valli M. C. Torino"* ex aequo Opessi, Merlo, D'Ambrosi
30 luglio: *"I. Coppa Maserati"* (Modena), ex aequo Caselli, Bulgarelli
30 luglio: *"Corsa S. Benedetto del Tronto"* 1° Biasci, 2° Cau
6 agosto: *"4 Valichi alpini ad Edolo"* 1° Sq. Minini, Buglia, Longinotti
6 agosto: *"Coppa Tarras"* 1° Pomponio
13 agosto: *"Coppa delle Baleari"* 1° Grossi Ugo
14 agosto: *"Gimkana di Finale"* 1° Mosca Enrico
15 agosto: *"Circuito Marina di Pisa"* 1° Grossi, 2° Biasci
27 agosto: *"Gara reg. di Salerno"* 1° Sociente, 2° Longobardi
3 settembre: *"Gara della Consuma"* 1° Maoggi, 2° Gianni
3 settembre: *"Regol. degli Altipiani"* ex aequo Sartori, Delorenzi
3 settembre: *"Gara di Perugia"* 1° Cau, 2° Biasci
3 settembre: *"Gara reg. di Potenza"* 1° ex aequo Rotunno, Ferretti, Giuliani, Curci, Conversano, Sanza, Rangone
3 settembre: *"Circuito di Marostica"* 1° Barbieri, 2° Masiero
3 settembre: *"Marcia reg. di Piacenza"* ex aequo Baciocchi, Greppelli, Guglielmetti, Massarini, Prestini
10 settembre: *"Circuito S. Grabiele"* 1° Capriotti
10 settembre: *"Circuito Arco Adriano"* 1° Ricciardi, 2° Rippa, 3° Pomponio, 4° Giobbi
17 settembre: *"Gara salita Cosenza-Montescuro"* 1° tra gli scooters Riciardi
24 settembre: *"Trofeo della Montagna" (Trento)* 1° Stenico
24 settembre: *"Gara reg. Ferrara"* 1° ex aequo Sega, Bertelli, Guglielmini
24 settembre: *"IV Rosa della Montagna" (Livorno)* 1° Rocchi
1 ottobre: *"Regolarità di San Remo"* 1° Bianchi, 2° Taramazzo, 3° Stivala
1 ottobre: *"Regolarità di Melfi"* 1° Tomasicchio
1 ottobre: *"Gara pista Francoforte"* 1° Vespa, 2° Vespa
8 ottobre:; *"I Circuito del Grappa"* 1° Barbieri, 2° Masiero
8 ottobre: *"Gara velocità Campobasso"* 1° Rippa
8 ottobre: *"Campionato di Udine"* 1° Ostuni, 2° Spanghero, 3° De Marchi
15 ottobre: *"Giro Sicilia"* 1° ex aequo Cau, Biasci, Ricciardi, Merlo, Opessi, Spadoni, Prono, Bongiorno, Tinaglia, Grimaudo, Bagnolo, Modica
22 ottobre: *"Campionato reg. di Gradisca"* 1° Ostuni, 2° Spanghero.

1951
Vespa Sport Ufficiale
(Sei Giorni)

1951

Poche Case motociclistiche affrontano la pubblicità del loro prodotto con tanto impegno ed avvedutezza come la Piaggio.
Evidentemente lo spirito con cui Enrico Piaggio ha caldeggiato, finita la guerra, la produzione di beni di "largo consumo" ha influito anche sul modo di far conoscere questi beni nel modo più moderno possibile ancora oggi la pubblicità dei prodotti Piaggio trova rari riscontri per metodi e intensità in altre Case motociclistiche. Quando appare la Vespa il mondo della motocicletta sta vivendo una nuova primavera e bisogna far conoscere al pubblico il nuovo veicolo in tutte le sue prerogative, dalla affidabilità alla latitudine di impiego. In quegli anni si sta affermando l'interesse per le gare di regolarità su lunghe distanze oltre al desiderio dei motociclisti più o meno giovani di misurarsi in campo sportivo, non esclusa la velocità. Le manifestazioni si vanno moltiplicando a tutti i livelli ed alla Piaggio ci si impe-

Sei Giorni

gna a partecipare a manifestazioni di tipo regolaristico molto seguite in quegli anni e validamente portate avanti con l'ausilio del Vespa Club d'Italia.

In questo modo, chiunque possieda una Vespa, può vivere il suo momento di notorietà anche senza una preparazione specifica o un mezzo speciale. Ma anche in grosse manifestazioni non esclusivamente riservate alla Vespa, lo scooter di Pontedera si mette in evidenza con piloti come Mazzoncini, Castiglioni, Spadoni, Opessi e Cau. Tra tutte le gare importanti in cui la Vespa ha colto significativi successi citiamo la "Sei Giorni Internazionale" di Varese del 1951 vinta appunto dalla squadra della Piaggio. Per partecipare con successo a queste manifestazioni, alla Piaggio si allestiscono macchine derivate dalla produzione, ma con speciale preparazione.

In particolare ne sono stati preparati alcuni esemplari all'interno dello stabilimento nel reparto Esperienze

1951

in vista della citata Sei Giorni. Le foto del servizio sono dell'unico esemplare sopravvissuto, restaurato da Giorgio Notari per il museo Piaggio.
La scocca è quella del modello 125 del '51 cui è stato applicato un serbatoio di maggior capienza che sporge dietro la sella in una sorta di gobba sulla cui sommità si trova il bocchettone di riempimento. Altra differenza dalla Vespa di serie è costituita dal faro che, detto a periscopio, ha un contenitore più corto per renderlo meno esposto ad eventuali urti. In mezzo alle gambe trovano posto due ruote di scorta. La dotazione di scorta è con ruote da 8 pollici, ma si può, a seconda del percorso, montarne una da 10 pollici all'avantreno per una migliore guidabilità su terreni molto accidentati. La sospensione anteriore è formata da un bilanciere di maggior consistenza ed un sistema ammortizzante più robusto. Il motore da 125 cc. ovviamente potenziato, ha il carburatore flangiato direttamente sul cilindro, munito di parzia-

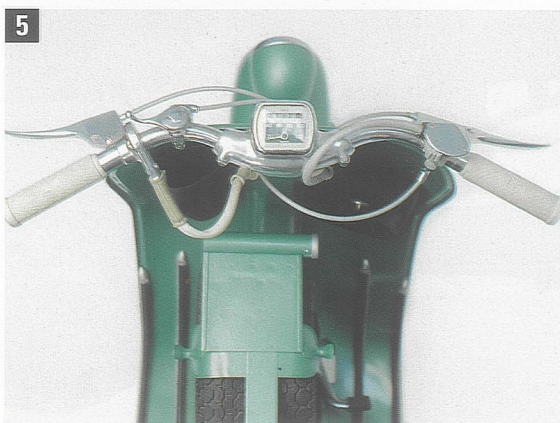
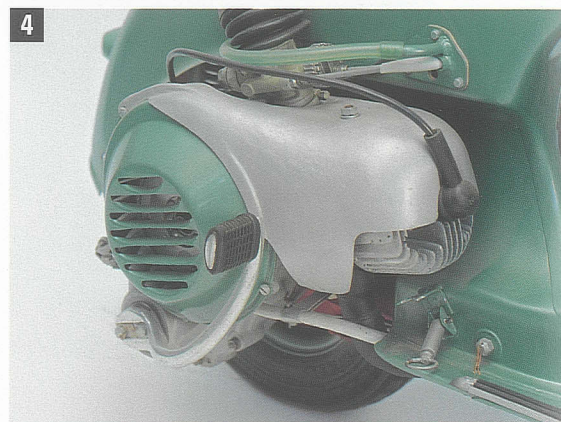
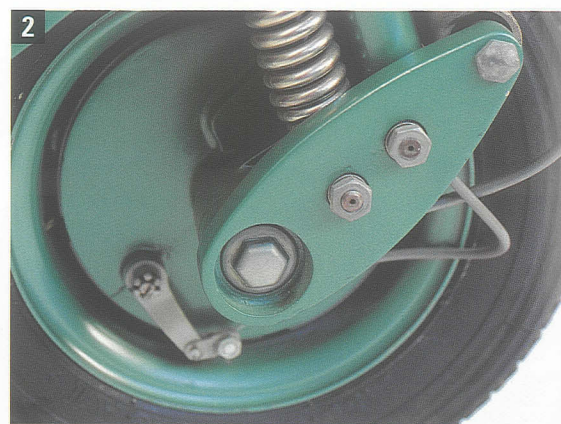
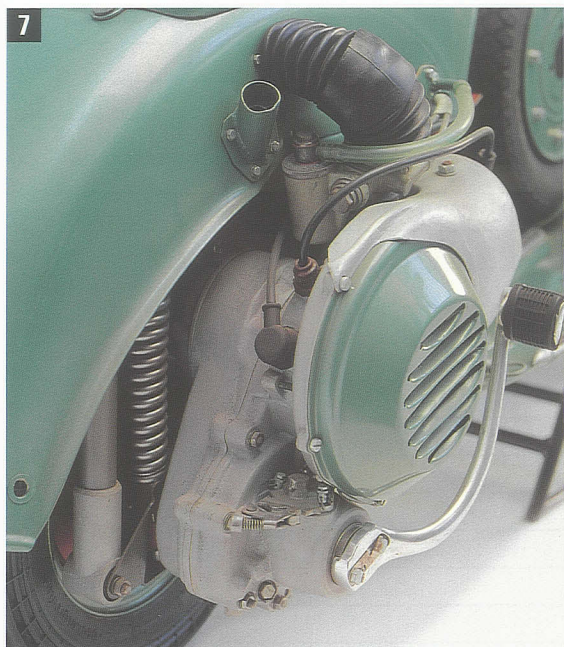
1 Tappo serbatoio miscela con gomma per allungarsi in posizione sdraiata.

2 Mozzo rinforzato, non utilizzato durante la gara della Sei Giorni.

3 Sacca portaoggetti.

4 Motore.

5 Manubrio.

6 Contenitore per tabelle di marcia e fissaggio ruota di scorta.

lizzatore con manettino sulla sinistra del manubrio.
Questo modello, anche se a prima vista può sembrare un modello qualsiasi, in effetti pochi sono i pezzi completamente uguali o intercambiabili con una vespa di serie.

7 Particolare del carter con protuberanze nella parte bassa.

8 Sportellino con presa d'aria, chiusura.

9 Fanale detto a periscopio.

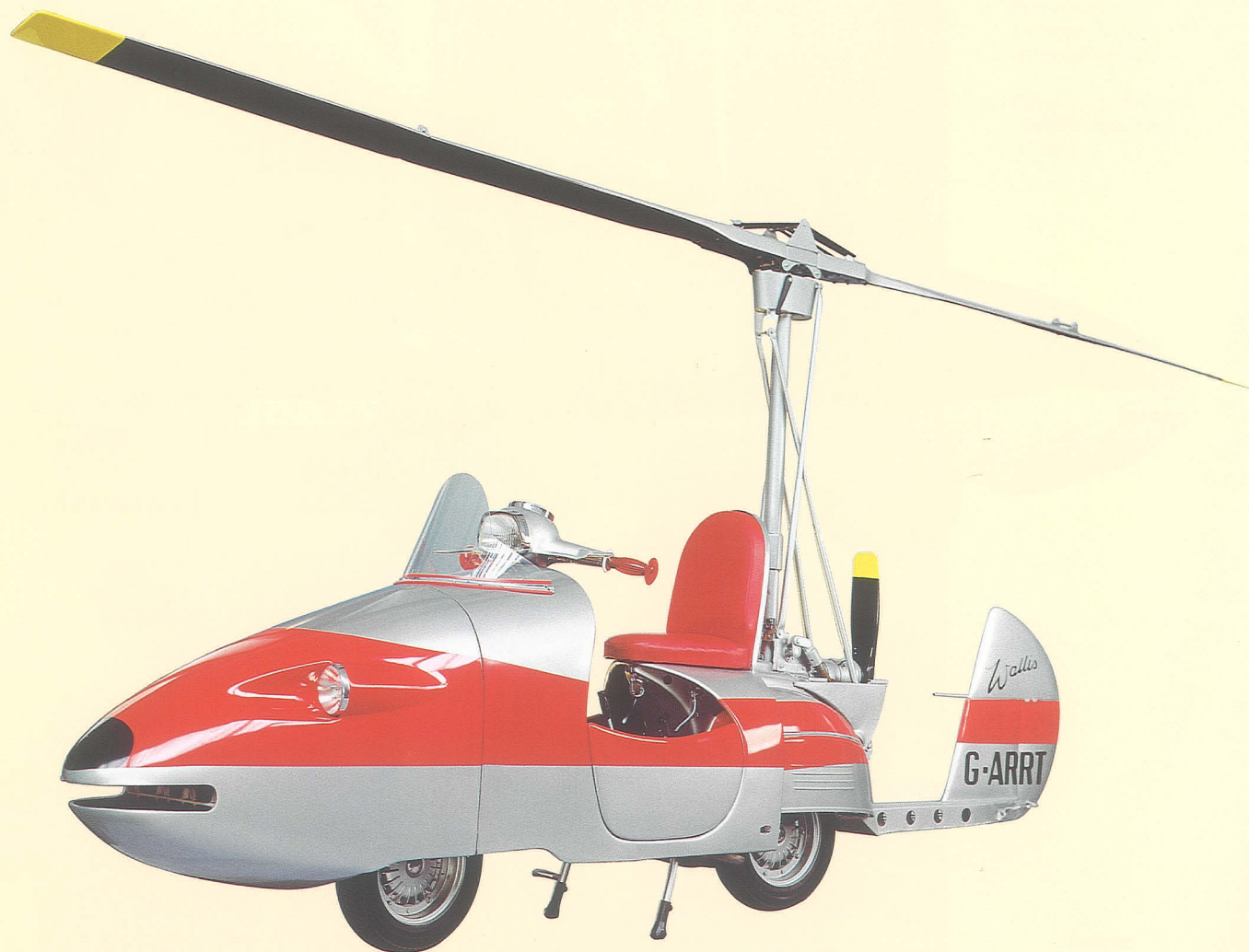
10 Rubinetto con decantatore e filtro dell'aria incorporato nello sportellino.

1951 Sei Giorni

Caratteristiche

Telaio:	a struttura portante in lamiera d'acciaio stampata
Motore:	2 tempi ad incrocio di corrente
Alesaggio e Corsa:	mm 54x54
Cilindrata:	cc. 124,2
Rapporto di compressione:	7,5 : 1
Frizione:	a dischi metallici in bagno d'olio
Giri max:	6750
Potenza:	hp 7
Carburatore:	Dellorto SSI 23 C
Candela:	Marelli CW 240 e 260 A
Cambio:	a tre velocità
Consumo:	km/lt : 22
Velocità massima:	km/h 95
Interasse ruote:	1165 mm
Altezza sella:	mm 790
Altezza pedane:	mm 250
Larghezza max sul manubrio:	mm 630
Lunghezza max della moto:	mm 1655
Altezza max della moto:	mm 950
Peso totale a vuoto:	chilogrammi 106 (completa di ruota di scorta, trousse, gonfleur)

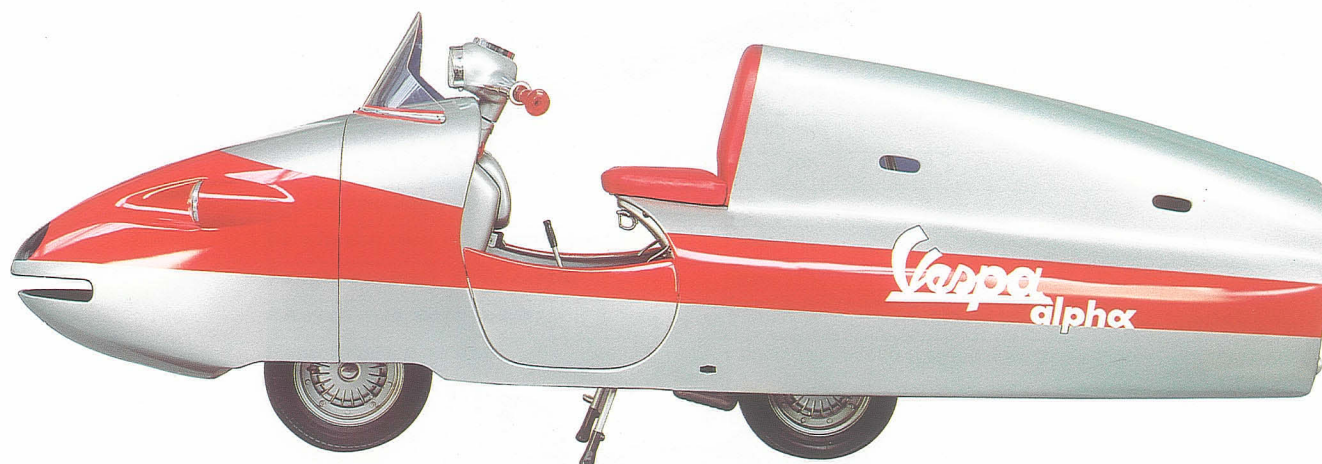
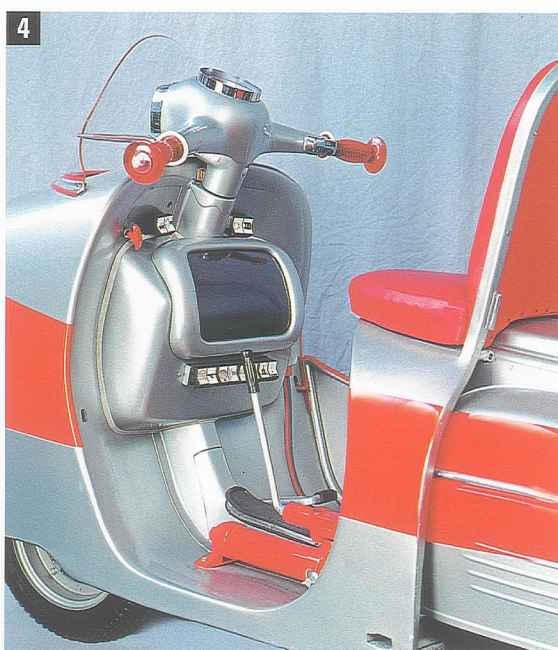
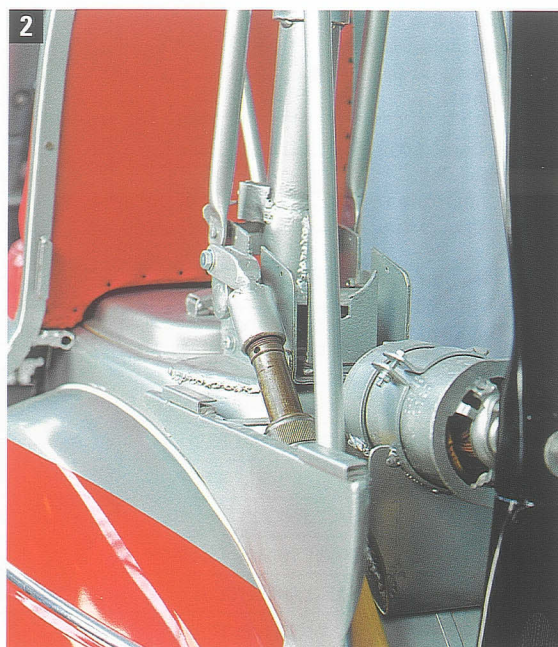
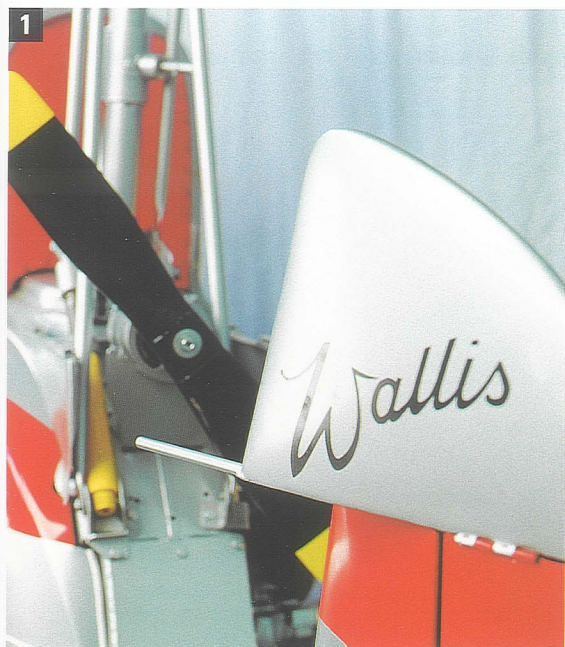
Colore:
Verde metallizzato

1967
Vespa **Alpha**

1967

Motore
La meccanica è quella della Vespa 180 di serie (VSC).

Telaio
È quello della Vespa 180 SS opportunamente modificato per quella trasformazione.

Particolarità
Questo veicolo oltre a viaggiare su strada, nel film poteva trasformarsi in sottomarino ed elicottero.

Alpha

1 Vista del motorino e timone di coda.

2 Motore del rotorino e martinetto idraulico per il sollevamento del rotore.

3 Primo piano del radar montato al posto del contachilometri.

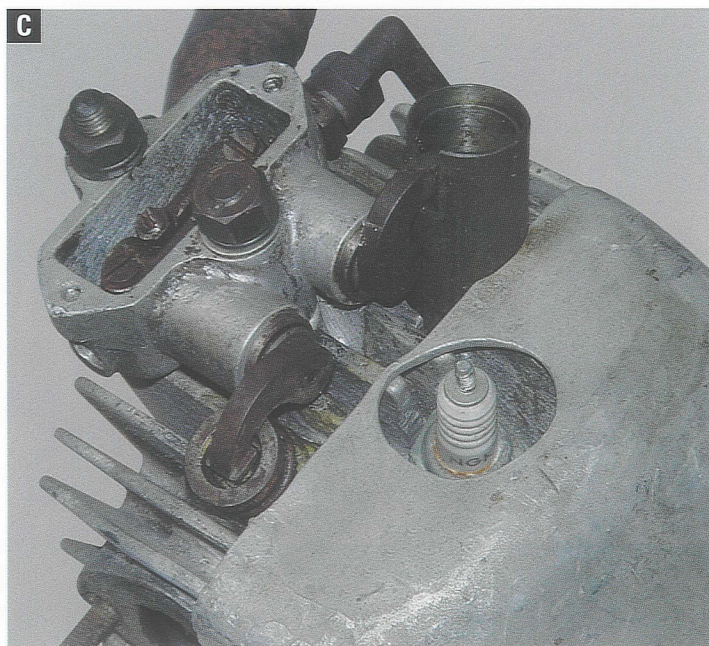
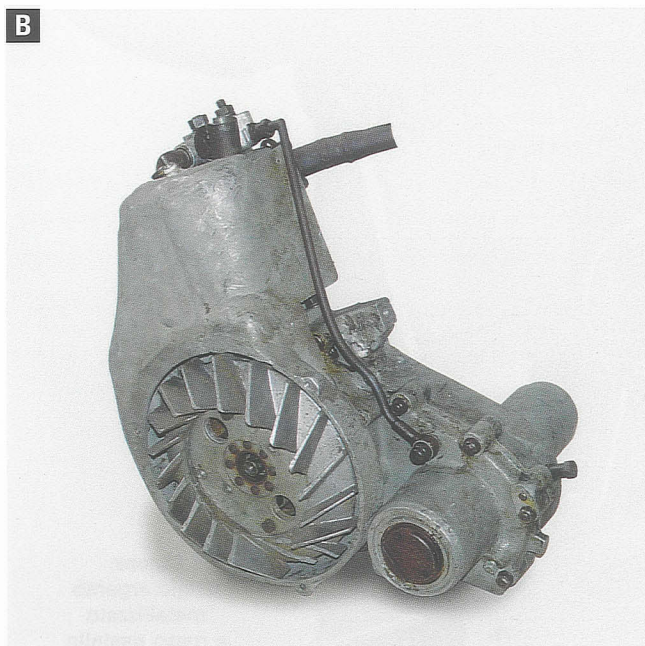
4 Plancia di comando senza lo sportello sinistro.

Colore:
Grigio argento metallizzato e rosso pastello

Motore 4 tempi (fine anni '40)

A Lato sinistro senza il carter della frizione con vista dell'albero a cammes.

B Lato destro con tubetto della lubrificazione per la testata esterna.

C Testata con punterie e valvole esterne.

Riepilogo dati matricolari

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Note
PRODUZIONE TEDESCA - HOFFMANN - MESSERSCHMITT			
Vespa 125 Hoffmann	1950-1954		
Vespa Hoffmann Konigin	1954-1955		
Vespa 150 GS(GS/1) Messerschmitt	1955-1955	VS1T	
Vespa 150 Touren (T/1) Messerschmitt 1955-1955	VL1T		
Vespa 150 Touren (T/2) Messerschmitt (Typ82)	1956-1956	VD1T 1001 7000	
Vespa 150 GS (GS/2) Messerschmitt (Typ62)	1956-1958	VD1TS 1001 7000	
Vespa 150 Touren (T/3) Messerschmitt (Typ122)	1957-1958	VD2T 7001 13800	
Vespa 150 Touren (T/3) Ausburg (Typ122)	1958-1959	VD2T 7001	
Vespa 150 GS(GS/3) Ausburg (Typ112,162,212)	1958-1961	VD2TS 70001 10480 (Typ112)	
		VD2TS 10481 13300 (Typ162)	
		VD2TS 13301 35177 (Typ212)	
Vespa 125 Ausburg (Typ152)	1958-1959	VNA1T 1250001 126800	
Vespa 125 Ausburg (125/1Typ222)	1958-1959	VNA2T 126907 128904	
Vespa 125 Ausburg (125/2Typ282und392)	1959-1962	VNB1T 128905 131513	
		VNB3T ab 131514	
Vespa 150 Touren (T/4) Ausburg (Typ202,332)	1959-1963	VGLA1T 300001 314387	
		VGLA1T 314388 315388 (Typ332)	
		VGLB1T dal 315489	
Vespa 160 GS(GS/4) Ausburg (Typ382)	1962-1963	VSB1T dal 500001	
PRODUZIONE SPAGNA - MOTOVESPA			
Vespa 125	1953-1954		
Vespa 125	1955		
Vespa 125 N	1956-1959		
Vespa 125 S	1956-1959		
Vespa 125 N	1960-1965		
Vespa N/L	dal 1962		
Vespa L	nel 1965		
Vespa 125 S	1960		
Vespa 150 S	1961-1965		
Vespa S/L/F	1963		
Vespa 50	1965-1967		
Vespa 125 Super	1966-1972		

Modello	Anno di produzione	Prefisso telaio	Note
Vespa 150 Sprint	1966-1968		
Vespa 75	1967-1969		
Vespa 160	1969-1972		

PRODUZIONE ITALIANA PER L'ESTERO

Vespa 50 Super Sprint (50 SS)	1965	V5SS1T 1001 a 1192	
	1965	« 1001 a 1192	
	1966	« 1193 a 2207	
	1967	« 2208 a 2397	
	1968	« 2398 a 2793	
	1969	« 2794 a 3089	
	1970	« 3090 a 3422	
	1971	« 3423 a 3525	
Vespa 90 Racer	1971-1974	V9SS2T 7001 10516	
Vespa 50 Sprinter - 50 2R (D)	1971	V5SS2T 4001 a 4160	
	1972	« 4161 a 4364	
	1973	« 4365 a 4515	
	1975	« 10001 a 10179	'50 SR in Germania
	1976	« 10180 a 10379	
	1977	« 10380 a 10430	
	1978	« 10431 a 10549	
	1979	« 10550 a 10579	
Vespa 50 Elestart	1975	V5B4T	4 marce, per la Germania motore V5A5M
Vespa 50 Special	1980	V5B3T	Per USA motore V5A2M 3 marce
Vespa 125 GT	1966-1973	VNL2T	

N.B. parte prod. è per il mercato estero e deve intendersi Vespa 125 Sprint

Vespa 50 Special (USA)	V5BNT	V5B3T
Vespa 100 (Germania)	V9B3T	
Vespa 90 (USA)	V9A1T	

Riepilogo dati matricolari

Modello	Prefisso estero	Prefisso serie	Note
Vespa 125 Sears (USA)	78894370	VMA1	Primavera
Vespa 125 Allstate	788100	VA30M	
	788101	VA32M	
	788102	VA32M	
	788103	VA32M	
	788104	VA32M	
	78894490	VN1M	
	78894491	VN2M	
	78894492	VN2M	
	78894493	VNA1M	
	78894494	VNA2M	
	78894495	VNB1M	
	78894330	VNB4M	
	78894331	VNB5M	
	78894332	VNB6M	
Vespa 125 Svezia	VNS1	VNA2	
	VNS2	VNA2	
	VNS3	VNB2	
	VNS4	VNB4	
	VNS5	VNB5	
	VNS6	VNB6	
Vespa Rally 175	VRD1	VSD1	Per il mercato svizzero
Vespa Sprint Sears	78894360	VLB1	

I dati disponibili tedeschi e spagnoli sono stati ricavati dalle pubblicazioni "Vespa mi' amore" e "Vespa Vespa".

Ringraziamenti

GLI AUTORI RINGRAZIANO:

La Società Piaggio S.p.A. e la **Fondazione Piaggio** nella persona del Pre-sidente Prof. Tommaso Fanfani e tutti i suoi collaboratori per aver messo gentilmente a disposizione i veicoli e i locali del Museo.

Giuseppe Pizzi
Per la Racer 90

Domenico Scarcelli
Per la Vespa 50 SR

Claudio Paggetto
Per la GS Messerschmitt

Antonio Corona
Per la Douglas

Giuseppe Stefanelli
Per la 125 ACMA

Massimo Marchetto
Per la ACMA del 1953

Gli autori ringraziano PIAGGIO & C. S.p.A. con sede legale in Pontedera (Pisa), Viale Rinaldo Piaggio 25, per la concessa licenza di riprodurre disegni, fotografie, immagini e marchi contenuti all'interno del libro, di esclusiva titolarità della Piaggio; quanto sopra non potrà essere utilizzato, duplicato, modificato, elaborato, trasmesso o distribuito, anche solo parzialmente, senza la specifica autorizzazione scritta di Piaggio & C. S.p.A. Ogni uso non autorizzato verrà perseguito a termini di Legge.

Italiano # 610049M03I

ISBN 88-87748-46-2
9 788887 748468

Lit. 130.000
€ 67,14